

ANÁLISIS RECONSTRUCTIVO 034 - 2022

DESTINO DEL INFORME:

LEGALGROUP ESPECIALISTAS EN DERECHO S.A.S.
CARRERA 12BIS N° 8-45
PEREIRA – RISARALDA.

OBJETIVO DE LA DILIGENCIA

- Realizar inspección al material documental investigativo, que reposa en el archivo magnético, aportado en el caso de la referencia, bajo Noticia Criminal del SPOA N° **768956000192202000270**.
 - Evaluar de manera detallada, el material aportado como objeto de estudio, que será elemento de insumo, permitiendo sustentar la actividad investigativa a realizar.
 - De acuerdo al análisis realizado en conjunto, al soporte documental, se propenderá por establecer los diferentes factores, que pudieron incidir en la ocurrencia del siniestro acaecido.
 - Como resultado de la presente investigación, se buscará establecer las causas que determinaron y/o contribuyeron en la ocurrencia del siniestro de tránsito suscitado.
-

DESCRIPCIÓN CLARA Y PRECISA DE LOS ELEMENTOS MATERIALES PROBATORIO Y EVIDENCIA FÍSICA EXAMINADOS

- Archivo anexo, correspondiente a la información respecto al evento que se investiga.
 - Inspección al lugar de los hechos, en apoyo de la herramienta tecnológica google earth y maps, obteniendo material fotográfico de la actividad realizada, que será evaluado en conjunto al material de insumo del presente estudio.
 - Copia del informe policial de accidentes de tránsito **sin número**, del 10 de junio de 2020, junto con el croquis anexo, suscrito por la autoridad que atendió la diligencia.
 - Copia del expediente donde reposa noticia criminal e informe ejecutivo, que contiene la mayor parte de actuaciones realizadas, en ocasión al siniestro de tránsito.
 - Análisis a las condiciones de la vía en el lugar donde se da el siniestro, a fin de evaluar las diferentes variables que pudieron incidir en la ocurrencia del mismo, con apoyo tanto en la documentación aportada, como de la herramienta tecnológica google earth y google maps, en donde se verifica las características generales del sector.
 - Análisis al material fotográfico anexo, en donde se vislumbra detalles relevantes sobre la ocurrencia del hecho.
-

DESCRIPCIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS TÉCNICOS EMPLEADOS

- Se procede a verificar el archivo magnético aportado, con la información suministrada referente al hecho objeto de estudio, a fin de establecer el lugar preciso en donde se dio el siniestro de tránsito que se investiga.
- Una vez recopilada la información necesaria, se procede al análisis del lugar de los hechos, verificando el sitio desde una distancia anterior de aproximadamente 400 metros, de acuerdo al recorrido previo de los intervinientes.
- Se evaluarán las condiciones y/o factores, que pudieron incidir, para la ocurrencia de este siniestro de tránsito y su relevancia.
- Se dará análisis completo al registro fotográfico y videográfico aportado, a fin de obtener información relevante que contribuya al esclarecimiento del hecho.
- En evaluación a la información y evidencia aportada, se propenderá por realizar un replanteo del croquis, así como fijación en el plano resultante, de cada una de las evidencias registradas para el día de los hechos en apoyo del programa de reconstrucción de accidentes licenciado Trimble Forensics Reveal.
- A lo largo del presente documento, se detalla la técnica empleada y los recursos tecnológicos que permiten dilucidar algunos de los factores que dieron origen al hecho que se investiga.

INFORME SOBRE EL GRADO DE ACEPTACIÓN POR LA COMUNIDAD TÉCNICO CIENTÍFICA, DE LOS PROCEDIMIENTOS EMPLEADOS.

Se garantiza el procedimiento del estudio técnico científico en la investigación de los accidentes de tránsito, basados en las leyes de la física, así como en cada una de las técnicas de análisis apropiados por las ciencias forenses, que permiten evaluar factores de incidencia y relevancia, en conjunto de la experiencia y experticia del y/o funcionarios partícipes, los cuales son procedimientos aplicados por los diferentes organismos judiciales a nivel nacional e internacional.

ACCIDENTE INVESTIGADO

De acuerdo a la información aportada en la documentación objeto de estudio, se logra establecer que el hecho corresponde a un siniestro de tránsito clase “**choque**”; en donde se ven involucrados dos vehículos, una camioneta de servicio particular y un vehículo de servicio público de carga clase camión; en hechos presentados, de acuerdo al IPAT, en la vía nacional que conduce del municipio de Andalucía al corregimiento de Cerritos la ciudad de Pereira, al paso por el perímetro urbano del corregimiento de La Paila, kilómetro 21 más 670 metros, de la ruta 25-06. jurisdicción del municipio de Zarzal, siendo aproximadamente las 12:57 horas del día jueves 10 de junio de 2020, momento en el cual, los actores viales intervinientes, transitaban sobre la calzada que conduce de Cerritos hacia Andalucía; de acuerdo a la información recabada y que se aprecia en la documentación aportada, la dinámica del siniestro se origina sobre el carril izquierdo de la calzada, cuando el vehículo de carga, realiza una maniobra irregular de retroceso, en donde de manera imprudente ocupa la berma y parte del carril izquierdo; entre tanto, el vehículo particular clase camioneta, que circula de manera adecuada detrás de vehículos que le anteceden, y que circulan sobre la zona media de la calzada, trata de ocupar el carril izquierdo, momento en el cual impacta desde la zona anterior izquierda, con la zona posterior derecha del vehículo de carga que retrocede. Derivado del fuerte impacto, una mujer en calidad de conductora del vehículo particular, resulta gravemente lesionada, siendo remitida a centro asistencial, derivado a la gravedad de las lesiones.

ANÁLISIS DE LA VÍA

CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR DE LOS HECHOS:

CARACTERÍSTICAS	DESCRIPCIÓN
LUGAR	Vía nacional que conduce de Andalucía a Cerritos, kilómetro 21 más 670 metros, la ruta 25-06.
DISEÑO	Tramo de vía.
GEOMÉTRICAS	Recta.
TOPOGRÁFICAS	Plana.
RADIO DE CURVA	No aplica.
PENDIENTE	Sin información.
PERALTE	Sin información.
CALZADAS	Una.
CARRILES	Dos.
UTILIZACIÓN	Un sentido.
MATERIAL	Asfalto.
ESTADO Y CONDICIONES DE LA VÍA	Buen estado de conservación.
CONDICIÓN CLIMÁTICA	Seca.
ILUMINACIÓN ARTIFICIAL.	Con iluminación en el lugar.

SEÑALIZACIÓN Y CONTROLES:

SEÑALIZACIÓN	CLASES Y CARACTERÍSTICAS
VERTICAL	De acuerdo al sentido de circulación que conduce de Cerritos hacia Andalucía, desde una distancia aproximada de 400 metros antes del lugar en donde se da el hecho, de acuerdo a la ruta y recorrido previo de los intervinientes, se observa al costado derecho de la calzada, señal informativa SI-28 , la cual corresponde a información geográfica, indicando el paso sobre el “Rio La Paila”; contigua a esta al costado izquierdo de la calzada, se aprecia la señal preventiva SP-36 , la cual advierte la proximidad al paso sobre un puente angosto, teniendo en cuenta la proximidad del puente que cruza sobre el rio La Paila; posterior a las anteriormente descritas, se aprecia al costado derecho de la calzada, la señal preventiva SP-25A , la cual advierte sobre la ubicación de un resalto o reductor de velocidad de alto relieve; posterior al resalto, al costado izquierdo de la calzada, frente a la salida de la calle 13 con carrera 1, se aprecia la señal informativa SI-04 , la cual corresponde al poste de referencia que indica el kilómetro 22 de la ruta 25-06 , posterior a esta, al costado derecho de la calzada, se aprecia la señal preventiva SP-46 , la cual advierte de la presencia de peatones en la vía; posterior a esta, antes del cruce con la calle 12, se aprecia al costado derecho de la calzada, una señal que previene sobre un resalto a 100 metros; entre calles 12 y 11, al costado derecho de la calzada, se aprecia la señal reglamentaria SR-30 , que advierte sobre la velocidad máxima de circulación en 30 kilómetros por hora; sobre la salida de la calle 10, se aprecia al costado derecho de la calzada, la señal preventiva SP-46 , la cual advierte de la presencia de peatones en la vía; posterior a ella, en los dos costados de la calzada, se aprecian las señales preventivas SP-25A , las cuales advierten sobre la ubicación de un resalto o reductor de velocidad de alto relieve; sobre la salida de la calle 10, se aprecia al costado derecho de la calzada, la señal preventiva SP-46 , la cual advierte de la presencia de peatones en la vía, siendo la última con injerencia a los intervinientes hasta el lugar en donde se da el siniestro.
HORIZONTAL	La calzada en donde se da la dinámica del siniestro, presenta al costado derecho de la misma, línea continua de color blanco, la cual delimita el borde destinado para la circulación de vehículos de la berma y andén que se ubica de este costado de la vía; al centro de la calzada, cuenta con línea discontinua de color blanco, la cual separa los carriles en un mismo sentido de circulación (Cerritos - Andalucía), al costado izquierdo de la calzada, línea continua de color amarillo, la cual delimita el borde destinado para la circulación de vehículos de la berma y zona verde y posterior andén que se ubica de este costado de la vía.

FOTOGRAFÍAS DE LA VÍA Y CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR DE LOS HECHOS



<https://earth.google.com/web/@4.31880635,-76.07064289,935.45238397a,190.35574616d,35y,-67.46437295h,0t,0r>

IMAGEN 01 VISUAL AEREA: Vista desde la perspectiva satelital, que permite el programa google earth, en donde se muestra generalidades del entorno y vía que conduce de la ciudad de Pereira a la ciudad de Cali, sobre la calzada de dos carriles al paso por el perímetro urbano del corregimiento de La Paila, jurisdicción del municipio de Zarzal, de acuerdo al tramo vial que corresponde al el kilómetro **22** de la ruta **25-06**, que identifica el tramo comprendido entre el municipio de Andalucía y el corregimiento de Cerritos; desde esta visual, se aprecia parte de la geometría del tramo en donde se da la dinámica del siniestro de tránsito, el cual corresponde a una semirrecta, topográficamente plana; se indica el lugar en donde se da la dinámica del siniestro, en relación al poste de referencia que indica el kilómetro 22 de acuerdo a la ruta, se indica le vertiente del Rio La Paila. Es importante destacar, que la vía en donde se da el evento, corresponde a una calzada de dos carriles, en un único sentido de circulación.



IMAGEN 02 VISUAL AEREA: En complemento de la imagen inmediatamente anterior, en esta se observa las características generales de la vía, desde una perspectiva un poco más cercana al lugar de los hechos, en donde se indica el sentido de la calzada, la cual, permite la circulación de los vehículos que transitan de norte a sur, conducente a la ciudad de Cali, en una calzada de dos carriles con un único sentido de circulación; se indica y resalta la zona en donde se da la dinámica del siniestro, que corresponde al carril izquierdo y parte de la berma del costado izquierdo, de acuerdo al sentido de circulación del tramo vial en particular.

Las condiciones del tramo vial, serán presentadas en apartes siguientes, a fin de verificar las condiciones de la calzada, señalización y condiciones de visibilidad, como variables a evaluar durante el desarrollo del presente estudio, teniendo en cuenta, que corresponde al recorrido previo de cada uno de los intervinientes en el siniestro vial, objeto del presente estudio.



IMAGEN 03 VISUAL AEREA: En complemento de las imágenes anteriores, en esta se observa la proximidad al lugar en donde se da la dinámica del siniestro, desde una perspectiva más cercana a la superficie, en donde se aprecia las características generales del entorno, así como de geometría del lugar en donde se da el hecho, correspondiente a una recta sin aparente pendiente; se indica la zona sobre la calzada en donde se da la dinámica del siniestro, que corresponde al carril y parte de la berma izquierda de la calzada que conduce de Pereira a la ciudad de Cali; desde esta visual, es posible indicar la ubicación del poste en concreto de la red eléctrica, N° 211121, el cual fue empleado como punto de referencia, de acuerdo al método de fijación en plano cartesiano, empleado por la autoridad de tránsito que conoce de la diligencia.



IMAGEN N° 04 PLANO GENERAL: En esta imagen, se muestra la calzada que conduce de la ciudad de Pereira a la ciudad de Cali, al paso por el perímetro urbano del corregimiento de la Paila, jurisdicción del municipio de Zarzal, desde una distancia proximal de 400 metros antes del lugar de los hechos; al costado derecho se aprecia la señal informativa geográfica **SI-28**, que indica el paso sobre el rio La Paila, al costado izquierdo de la calzada, la señal preventiva **SP-36**, que advierte sobre puente angosto.



IMAGEN N° 05 PLANO GENERAL: En complemento de la imagen anterior, en esta se continúa en recorrido sobre la calzada, en proximidad al paso del puente que cruza el rio La Paila, se distingue como se reduce el espacio de berma, permitiendo el paso exclusivo de vehículos, se distingue la demarcación vial, y las características generales de la carpeta asfáltica; al costado derecho del puente, se aprecia el puente que permite el paso peatonal de manera segura, sin exponerse sobre los carriles.



IMAGEN N° 06 PLANO GENERAL: En complemento de la imagen anterior, en esta se observa la calzada, posterior al paso sobre el puente, en donde se aprecia, además de las líneas de borde y líneas segmentadas que separan los carriles, líneas transversales que actúan como reductores virtuales de velocidad, teniendo en cuenta la proximidad a un reductor de velocidad elevado, que se encuentra más adelante sobre la calzada; se aprecia las características generales de la calzada, así como las condiciones de visibilidad al entorno.



IMAGEN N° 07 PLANO MEDIO: En complemento de las imágenes anteriores, continuando en recorrido sobre la calzada, en esta se aprecia al costado derecho de la calzada, la señal preventiva **SP-25A**, la cual advierte sobre la ubicación de un resalto o reductor de velocidad de alto relieve, el cual se vislumbra de color amarillo y blanco; de igual manera, se aprecia la continuidad de las líneas transversales, que sirven como advertencia para que los conductores reduzcan la velocidad, para tomar de manera segura el paso sobre el reductor elevado.



IMAGEN N° 08 PLANO MEDIO: En complemento de la imagen anterior, en esta se continúa en avance sobre la calzada, en donde se aprecia al costado derecho de la calzada, la señal preventiva **SP-25A**, la cual advierte sobre la ubicación de un resalto o reductor de velocidad de alto relieve, se distingue el reductor de velocidad, y delante de este, al costado izquierdo de la calzada, se aprecia la señal informativa **SI-04**, la cual corresponde al punto de referencia del kilómetro **22** de la ruta **26-06**.

IMAGEN N° 09 PLANO MEDIO: En complemento de la imagen anterior, continuando en el recorrido por el tramo de calzada ya descrito, en esta, se observa desde una perspectiva más cercana, el reductor de velocidad elevado, posterior a este, al costado izquierdo de la calzada, se aprecia e indica la ubicación de la señal informativa **SI-04**, la cual corresponde al punto de referencia del kilómetro **22** de la ruta **26-06**, que corresponde al tramo comprendido entre el municipio de Andalucía y Cerritos.



IMAGEN N° 010 PLANO GENERAL: En complemento de la imagen anterior, en esta se aprecia la calzada, posterior al paso sobre el reductor de velocidad elevado, se indica al costado izquierdo de la calzada, la ubicación de la señal informativa **SI-04**, la cual corresponde al punto de referencia del kilómetro **22** de la ruta **26-06**, que comprende el tramo vial entre el municipio de Andalucía y el corregimiento de Cerritos de Pereira.

IMAGEN N° 011 PRIMER PLANO: En complemento de la imagen anterior, en esta se aprecia en detalle, la señal informativa **SI-04**, correspondiente al punto de referencia del kilómetro **22** de la ruta **26-06**, que identifica al tramo comprendido entre el municipio de Andalucía y el corregimiento de Cerritos; dicha señal, y de acuerdo al IPAT, indica que a 330 metros, se ubica el lugar sobre la calzada en donde se desarrolló el siniestro de tránsito.



IMAGEN N° 012 PLANO GENERAL: En complemento de las imágenes anteriores, en esta se continúa en avance sobre el tramo de la calzada, en donde se aprecia las características generales del sector, y como las condiciones de visibilidad, suelen verse reducidas, derivado del estacionamiento de vehículos a los costados de la vía, debido a la gran afluencia de comercio aledaño; en complemento de lo anterior, se aprecia al costado derecho de la calzada, la señal preventiva **SP-46**, la cual advierte de la presencia de peatones en la vía.

IMAGEN N° 013 PLANO GENERAL: En complemento de la imagen inmediatamente anterior, en esta se observa la calzada, desde la perspectiva visual contigua a la señal que previene de la presencia de peatones en la vía, desde donde se aprecia las condiciones generales del sector, y como se mencionó, se aprecia la gran afluencia de vehículos ubicados de cada lado de la calzada, debido a la gran presencia de comercio, lo que conlleva a la presencia de personas, por lo que en este tramo de calzada, converge diferentes actores viales.



IMAGEN N° 014 PLANO MEDIO: En complemento de la imagen anterior, en esta se aprecia al costado derecho de la calzada, una señal informativa, que previene sobre la presencia de un resalto, ubicado a una distancia de 100 metros; desde esta perspectiva, se aprecia que la vía corresponde a un tramo semirrecto, con un ángulo de curvatura abierto a la izquierda; se aprecia las condiciones generales de visibilidad y demarcación de la calzada.



IMAGEN N° 015 PLANO GENERAL: En complemento de la imagen anterior, en esta se observa la calzada, desde la perspectiva visual contigua a la señal anteriormente descrita, se aprecia las condiciones generales de la calzada, así como la afluencia de tráfico, personas y vehículos a los costados de la vía; así mismo, se vislumbra las condiciones de visibilidad, buen estado de conservación de la superficie asfáltica y demarcación.



IMAGEN N° 016 PLANO GENERAL: En complemento de las imágenes anteriores, en esta se continúa en avance sobre el tramo de la calzada, en avance hacia el lugar en donde se da la dinámica del siniestro de tránsito; desde esta perspectiva, se aprecia las marcas sobre la superficie, que permiten inferir sobre la incorporación de vehículos desde los costados de la calzada a la vía, concordante con los negocios de comercio, además de las entradas y salidas de las calles aledañas. Se aprecia al costado derecho, la señal reglamentaria **SR-30**, por la proximidad al reductor.



IMAGEN N° 017 PLANO GENERAL: En complemento de la imagen inmediatamente anterior, en esta se observa, al costado derecho de la calzada, la señal reglamentaria **SR-30**, la cual advierte que la velocidad máxima de circulación en esta zona, es de 30 kilómetros por hora; no obstante, teniendo en cuenta que se trata de una calzada de dos carriles, en un único sentido de circulación, y las condiciones de visibilidad que reducen su visualización, sería importante que las misma, fuese ubicada al costado izquierdo de la calzada, como lo establece el manual de señalización.



IMAGEN N° 018 PLANO GENERAL: En complemento de las imágenes anteriores, en esta se observa la señal preventiva **SP-25A** la cual advierte sobre la ubicación de un resalto o reductor de velocidad de alto relieve, ubicada al costado izquierdo de la calzada; desde esta perspectiva visual, se alcanza a vislumbrar la ubicación de dicho reductor, así como se aprecia la ubicación de vehículos a los costados de la calzada, los cuales reducen ostensiblemente las condiciones de visibilidad.



IMAGEN N° 019 PLANO GENERAL: En complemento de la imagen anterior, en esta se continúa en avance sobre la calzada, en donde se aprecia, al costado derecho de la calzada, la señal preventiva **SP-46**, la cual advierte de la presencia de peatones en la vía; así mismo al costado izquierdo de la calzada, cercano al reductor, se aprecia la señal preventiva **SP-25A**, la cual advierte sobre la ubicación de un resalto o reductor de velocidad de alto relieve, el cual se aprecia sobre la superficie asfáltica.



IMAGEN N° 020 PLANO GENERAL En complemento de la imagen anterior, en esta se observa la calzada en proximidad al reductor de velocidad, en donde se aprecia el reductor de velocidad, y de los dos costados de la calzada, la señal preventiva **SP-25A**, la cual advierte sobre la ubicación de un resalto o reductor de velocidad de alto relieve, ubicadas de acuerdo al manual de señalización vial, para una calzada de dos carriles en un mismo sentido de circulación.

IMAGEN N° 021 PLANO MEDIO: En complemento de la imagen inmediatamente anterior, en esta se presenta la calzada, posterior al paso sobre el reductor de velocidad, desde esta perspectiva, se aprecia algunas condiciones de la calzada, así como parte de la señalización, en proximidad a la zona sobre la calzada, en donde tiene lugar la dinámica del siniestro de tránsito que se investiga; se vislumbra un sendero peatonal, así como la continuidad de la demarcación vial ya descrita.



IMAGEN N° 022 PLANO MEDIO: En complemento de la imagen inmediatamente anterior, en esta se continúa en avance en proximidad a la zona sobre la calzada en donde se da la dinámica del siniestro; al costado derecho de la calzada se observa la señal preventiva **SP-46**, la cual advierte de la presencia de peatones en la vía, se aprecia un sendero peatonal cebrado, enmarcado por líneas de detención, también se aprecia e indica la ubicación del poste empleado como punto de referencia.

IMAGEN N° 023 PLANO MEDIO: En complemento de la imagen anterior, en esta se observa el sendero peatonal, enmarcado con líneas de detención, así mismo, se aprecia e indica el poste de concreto, empleado como punto de referencia por parte de la autoridad de tránsito, para la fijación de evidencias en el croquis anexo al IPAT, de acuerdo al método de fijación en triangulación, que resulta acorde a la geometría del lugar en donde se da la dinámica del siniestro.



IMAGEN N° 024 PLANO GENERAL: En complemento de las imágenes anteriores, en esta se observa la calzada en proximidad a la zona en donde se da la dinámica del siniestro, la cual se resalta mediante las líneas segmentadas de color rojo, sobre parte de la berma y carril izquierdo, en relación al poste de concreto empleado como punto de referencia, ubicado al costado derecho de la calzada, e identificado con el número 211121, desde donde proyecta un paralelo a un punto de referencia auxiliar.

IMAGEN N° 025 PLANO GENERAL: En complemento de las imágenes anteriores, en esta se aprecia la calzada en proximidad a la zona sobre la cual se desarrolla la dinámica del siniestro, es decir, en el lugar en donde se da el contacto entre los vehículos involucrados en el hecho, cuya dinámica se da cuando un vehículo de carga retrocede de manera irregular, ocupando la berma y parte del carril izquierdo, al mismo tiempo que un vehículo particular, tomaba el mismo carril, impactando de manera intempestiva.



IMAGEN N° 026 PLANO GENERAL: En complemento de las imágenes anteriores, en esta se indica la zona sobre la calzada, en donde se da el impacto de los vehículos, y su detención total, al momento que el vehículo de carga retrocede de manera irregular, y el vehículo de servicio particular tomaba el carril izquierdo de la calzada.

IMAGEN N° 027 PLANO GENERAL: En complemento de la imagen inmediatamente anterior, en esta se observa la calzada, desde la perspectiva visual sobre la zona en donde se da la dinámica del siniestro, en donde se aprecia un cambio de geometría, al ingresar a una curva pronunciada a la izquierda.



IMAGEN N° 028 PLANO GENERAL: En complemento de la imagen anterior, en esta se presenta la calzada desde la perspectiva visual contraria al sentido de circulación, es decir de Andalucía a Cerritos, desde donde se aprecia las generalidades de la calzada, condiciones de visibilidad y demarcación, así mismo, se indica la ubicación del poste de referencia empleado como punto de referencia para la elaboración del croquis y fijación de evidencias anexo en el IPAT, como se indica la zona sobre la calzada, en donde se da la dinámica del siniestro y ubicación final de los vehículos inmersos en el hecho.

IMAGEN N° 029 PLANO MEDIO: En complemento de la imagen inmediatamente anterior, en esta se observa la calzada, desde la perspectiva visual sobre la zona en donde se da la dinámica del siniestro, es decir en donde se da el contacto entre los vehículos involucrados, perspectiva desde la cual, se aprecia las condiciones de la calzada, en el recorrido previo de la víctima, quien hacía uso adecuado de la calzada, e impacta con el vehículo de carga clase camión, que en contraste, retrocedía de manera irregular en una vía de estas condiciones, ocupando la berma y parte del carril izquierdo de la calzada.



IMAGEN N° 030 PLANO GENERAL: En complemento de las imágenes anteriores, en esta se observa la calzada, desde la perspectiva visual sobre la zona en donde se da la dinámica del hecho, y se ubican los vehículos involucrados en el siniestro, en las posiciones finales registradas; desde esta perspectiva, se observa e indica, la base del poste en concreto de la red eléctrica pública, empleado como punto de referencia, en relación al punto auxiliar, que se indica paralelo al punto de referencia principal, ubicado sobre la línea de borde del costado derecho de la calzada, desde donde parten las medidas lineales iniciales, a cada una de las evidencias identificadas durante la diligencia.

IMAGEN N° 031 PRIMER PLANO: En complemento de la imagen de la imagen inmediatamente anterior, en esta se aprecia la zona media del poste en concreto, el cual no solo es empleado para la red eléctrica pública, sino también, para el soporte de líneas de comunicación y alumbrado público urbano en este punto, el cual se identifica con el N°211121, siendo el mismo registrado en el croquis anexo al IPAT, lo que permite ubicar fehacientemente, la zona sobre la calzada en donde se da la dinámica del siniestro, y de acuerdo a las medidas registradas en el cuadro correspondiente, se procederá con el replanteo de evidencias, en el bosquejo a escala resultante.

FOTOGRAFÍAS AL MOMENTO DE LA DILIGENCIA JUDICIAL



IMAGEN N° 01 PLANO GENERAL: Esta imagen extraída del registro fotográfico anexo a la documentación objeto de estudio, se muestra la proximidad al lugar de los hechos, desde la perspectiva visual Andalucía – Cerritos, costado derecho de la calzada, de acuerdo al sentido de circulación de la misma, desde donde se aprecia la posición final de los vehículos inmersos en el siniestro de tránsito, los cuales se ubican ocupando parte de la berma y carril izquierdo, en el sentido de circulación acorde al estipulado para esta calzada, es decir de Pereira a Cali. Como aspectos relevantes, se destaca que el vehículo clase camión, no transporta alguna clase de carga, sus ruedas direccionales se encuentran con giro hacia la izquierda, entre tanto, el vehículo particular se encuentra sobre la zona media del carril izquierdo.

IMAGEN N° 02 PLANO GENERAL: En complemento de la imagen anterior, en esta se aprecia la proximidad a la posición final de los vehículos inmersos en el siniestro, desde la perspectiva posterior de los mismos, costado derecho de la calzada, contiguo al poste de concreto de la red eléctrica pública del sector, que fue empleado como punto de referencia para la fijación de evidencias en el croquis anexo al IPAT; desde esta perspectiva, se aprecia detalles relevantes, como el estallido de las ruedas del vehículo particular, que en ausencia de marcas anteriores a la posición final, indica que es consecuencia de la fuerza ejercida durante el contacto, así como por el peso del vehículo de carga, ya que aun cuando se encuentra vacío, su diseño implica una masa mayor a la resistencia del automotor en el cual se trasladaba la víctima.



IMAGEN N° 03 PLANO MEDIO: En complemento de las imágenes anteriores, en esta se observa la zona en donde se da la dinámica del siniestro, desde la perspectiva posterior de la ubicación final de los vehículos intervinientes, desde donde se aprecia la ubicación espacial de los mismos sobre la calzada, ocupando la zona de rodado que comprende el carril izquierdo, así como la zona de seguridad aledaña, correspondiente a la berma izquierda; se aprecia la orientación del vehículo particular hacia el costado izquierdo, en consecuencia de la fuerza ejercida al momento no solo del impacto mismo, sino aunado también al desplazamiento del vehículo de mayor dimensión, que trataba de ingresar a la bahía del costado izquierdo de manera irregular, teniendo en cuenta la alta afluencia de vehículos, el diseño del tramo vial, y el único sentido de circulación de la calzada. Como se indicó en acápite anteriores, se logra vislumbrar la ausencia de carga en el camión; así mismo, como detalle relevante, es importante indicar que no se aprecian huellas de frenado, derrape u de otra índole, que permitan establecer una maniobra previa de evitabilidad, o de causa contribuyente al evento, lo que demuestra lo intempestivo del hecho, en donde las condiciones redujeron ostensiblemente la capacidad de reacción oportuna.

IMAGEN N° 04 PLANO MEDIO: En complemento de la imagen inmediatamente anterior, en esta se aprecia la posición final de los vehículos desde la perspectiva visual sobre la berma, lo que permite apreciar los detalles de la ubicación espacial de los automotores, en relación al borde de la calzada del costado izquierdo; se aprecia además, desde una mejor perspectiva, parte de los daños en la camioneta en la cual se desplazaba la víctima, donde sufre deformación estructural general, derivado de la disipación de la fuerza, manifiesta desde la zona anterior izquierda, que, aunado a la dimensión y peso del vehículo clase camión, desplaza hacia la zona inferior y posterior derecha el habitáculo de motor y cabina, de tal manera que el centro, techo y vértices se desalinean en relación a la originalidad de diseño del mismo. Como se ha indicado en epígrafes anteriores, el vehículo clase camión no transporta carga al momento del siniestro, se alcanza a vislumbrar la aleta anterior de la carpa que cubre la carrocería levantada, permitiendo la visual a lo largo de esta, así como se observa la luz direccional izquierda encendida al momento de la captura de la imagen. Nuevamente se destaca la ausencia de alguna clase de huella o marca, que pudiera inferir sobre alguna maniobra de evitabilidad del siniestro.



IMAGEN N° 05 PRIMER PLANO: En esta imagen, se observa la zona media superior anterior del vehículo particular, momentos después del contacto con el vértice posterior derecho del vehículo de carga; fue resaltado mediante un círculo abierto la zona media del vidrio panorámico, en donde se vislumbra al interior del habitáculo de la cabina, en la zona N°1, que corresponde al puesto del conductor, la víctima del siniestro, que aún se encuentra aprisionada derivado de la deformación causada durante el impacto. Se aprecia grandes daños, que dan cuenta de la violencia del impacto.

IMAGENES N° 06 Y 07 PLANO MEDIO: En complemento de la imagen anterior, en la imagen N°6, se aprecia el momento en el cual hace presencia al lugar de los hechos, el cuerpo de bomberos, paramédicos, agentes de tránsito y de policía, que acuden al sitio con el fin de auxiliar a la víctima, así como adelantar las diligencias correspondientes, en la imagen N°7, se vislumbra deformación en el marco de la puerta anterior derecha, orientado hacia el exterior, zona por la cual extrae a la víctima del interior del vehículo, con el fin de ser trasladada a un centro asistencial; los vehículos continúan en contacto mientras continúa la diligencia.



IMAGEN N° 08 PLANO MEDIO: En complemento de las imágenes anteriores, en esta se aprecia el costado derecho del vehículo particular, perspectiva desde la cual se observa parte de la gran afectación estructural del automotor, por la zona de contacto con la carrocería del camión, la víctima ya fue extraída y se aprecia la deformación en el marco de la puerta anterior derecha, por el cual fue sacada, en la superficie asfáltica debajo del automotor, se observa el vidrio de la puerta. Se vislumbra el momento en donde uno de los funcionarios de tránsito, se encuentra realizando tomas fotográficas.

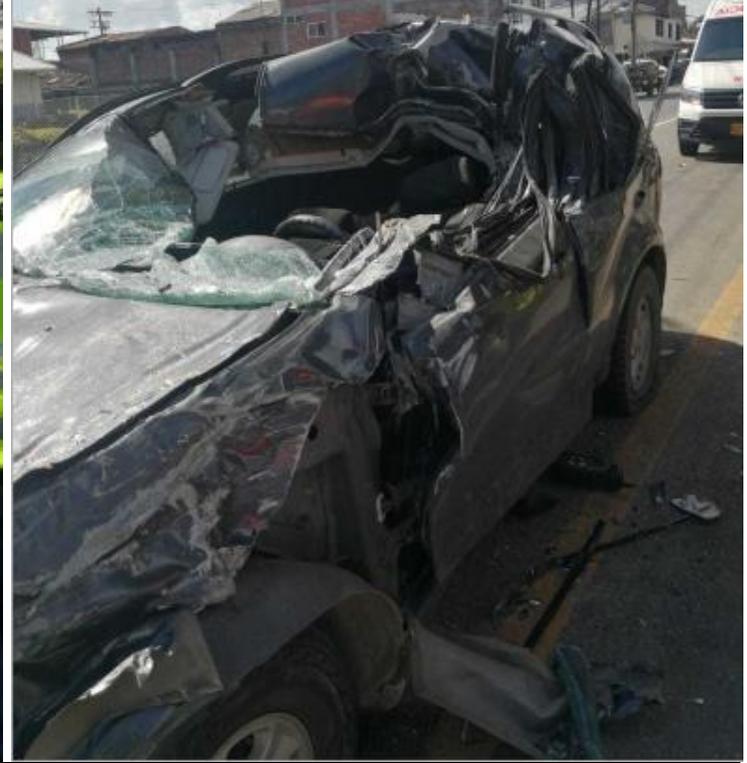
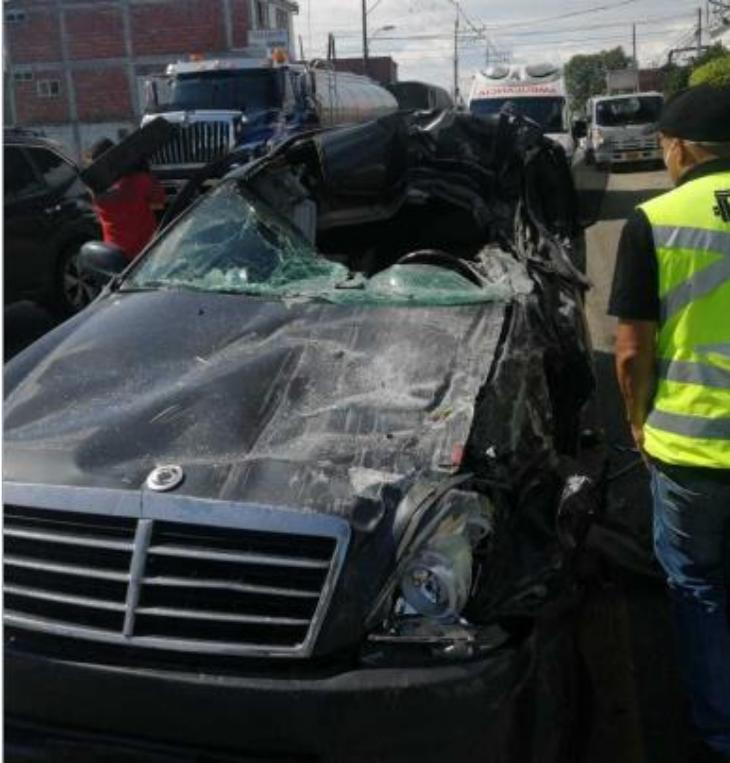


IMAGEN N° 09 PLANO MEDIO: En complemento de las imágenes anteriores, en esta se observa la zona anterior vértice izquierdo del vehículo particular clase camioneta, una vez es separado del camión, se aprecia la gran deformación estructural, así como las marcas por transferencia, en donde se vislumbra pintura, fragmentos y marcas dejadas por componentes del otro vehículo. Se aprecia claramente el desplazamiento desde la zona anterior a la posterior, de diferentes componentes.

IMAGEN N° 010 PLANO MEDIO: En complemento de la imagen anterior, en esta se aprecia el costado izquierdo de la camioneta, zona media superior, en donde se acentúa el daño derivado del siniestro, se aprecia la magnitud de la afectación estructural, así como el compromiso en la zona interior, lo que deriva en la destrucción de componentes, pérdida y deformación de otros, dejando totalmente expuesto la zona N°1, que corresponde al puesto del conductor del vehículo.



IMAGEN N° 011 PLANO GENERAL: En complemento de las imágenes anteriores, en esta se muestra la zona anterior del vehículo de carga en relación a la calzada, lamentablemente esta y siguientes, fueron aportadas en blanco y negro, lo que resta detalles a resaltar.

IMAGEN N° 012 PLANO GENERAL: En complemento de la imagen anterior, en esta se observa la proximidad al camión, desde donde se aprecia en su vértice posterior derecho, la ubicación final del vehículo particular, así como la gran afluencia de personas en el sitio. Se indica el P.R.

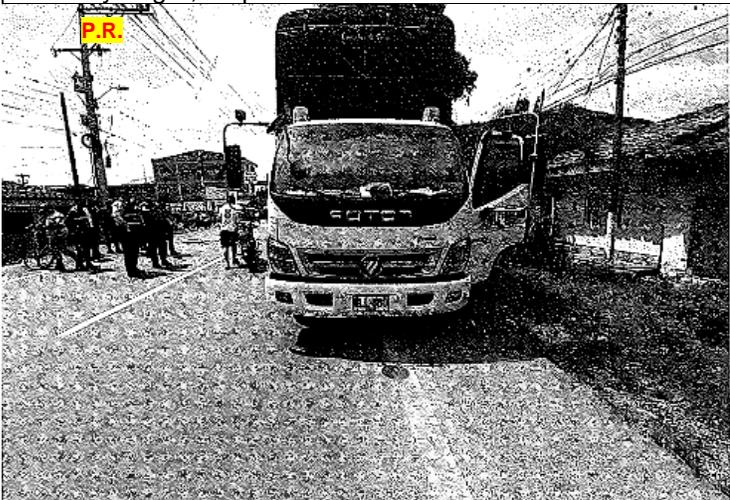


IMAGEN N° 013 PLANO MEDIO: En complemento de la imagen anterior, en esta se observa la zona anterior del camión, en donde se aprecia sobre la línea de borde amarilla ocupando parte de la berma y carril izquierdo de la calzada, de acuerdo al sentido de circulación de la misma.

IMAGEN N° 014 PLANO MEDIO: En complemento de la imagen anterior, en esta se observa la zona anterior y lateral derecho del vehículo de carga, en donde se aprecia vehículo particular, de acuerdo a la posición final posterior al impacto, ocupando el carril derecho de la calzada.

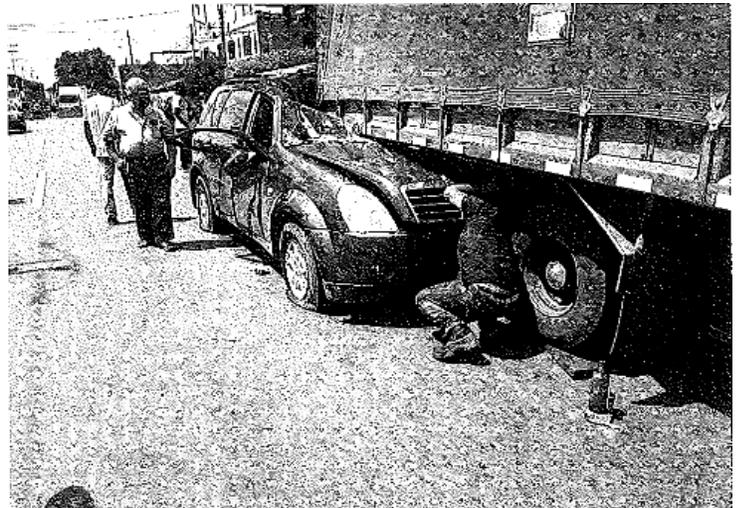


IMAGEN N° 015 PLANO MEDIO: En complemento de la imagen anterior, en esta se aprecia la zona media posterior inferior del vehículo de carga, en donde se aprecia el vehículo particular, aprisionado con la carrocería y chasis del camión, se observa cuando proceden a separarlos.

IMAGEN N° 016 PLANO MEDIO: En complemento de la imagen anterior, en esta se aprecia el momento en el cual intervienen para separar los vehículos, una vez fijada cada una de las medidas en relación al siniestro, se evidencia la presión que los mantiene unidos.



IMAGEN N° 017 PLANO MEDIO: En complemento de las imágenes anteriores, en esta se aprecia la zona posterior de los vehículos, momento en el que varias personas intervienen para separarlos, se aprecia el acompañamiento del personal policial de la jurisdicción.

IMAGEN N° 018 PLANO MEDIO: En complemento de la imagen anterior, en esta se aprecia desde una perspectiva más cercana, la zona posterior de la camioneta, la cual como ya se ha indicado, presenta deformación estructural general, por la fuerza de contacto y presión que se ejerce.

FOTOGRAFÍAS AL MOMENTO DE LA DILIGENCIA JUDICIAL



IMAGEN N° 01 PLANO GENERAL: Esta imagen extraída del registro videográfico de la cámara de seguridad aledaña al sector, se aprecia e indica la ubicación del vehículo de carga inmerso en el siniestro, detrás del paso del tractocamión que se aprecia al frente; se resalta la fecha y hora, que corresponde al día 10 de junio de 2020, siendo las 12:36 horas; así mismo se indica el espaciamiento que hay entre el tractocamión, y la línea de borde del costado derecho de color blanco, lo que permite inferir, que de este costado, también se encuentra alguno o varios vehículos estacionados, los cuales se encuentran aparcados próximos u ocupando parte del carril derecho, de lo contrario, el vehículo de carga podría transitar de manera normal ocupando este carril, lo que aunado a la ocupación del carril por parte del camión al costado izquierdo, obliga a que transite sobre la mitad de la calzada, sobre la línea segmentada separadora de carriles.



IMAGEN N° 02 PLANO MEDIO: En complemento de la imagen anterior, en esta se observa la continuidad de movimiento del vehículo de carga clase tractorcamiión, pasando un segundo en el control de la hora, el cual presenta orientación hacia el carril izquierdo, por lo que se indica la ampliación del distanciamiento con la línea de borde de color blanca del costado derecho. Debajo de la zona media del semirremolque o tráiler, se aprecia la sombra que genera el vehículo de carga clase camión sencillo, que se encuentra en retroceso.



IMAGEN N° 03 PLANO GENERAL: En esta imagen, sobre el segundo 53 del mismo minuto 36, se aprecia el momento en el cual, el vehículo de carga clase tractorcamiión, rebasa plenamente al camión que se encuentra ocupando parte de la berma y carril izquierdo de la calzada, en donde visualmente se identifica el vértice anterior derecho del camión, contiguo a un poste de la red eléctrica pública, al costado izquierdo de la calzada.



IMAGEN N° 04 PRIMER GENERAL: En complemento de las imágenes anteriores, sobre el segundo 54 del mismo minuto 36, se aprecia el avance del vehículo de carga clase tractorcamiión, el cual ya ha ingresado casi en su totalidad al carril izquierdo de la calzada; entre tanto, se evidencia que el vértice anterior derecho del camión, permanece contiguo al poste de la red eléctrica pública, al costado izquierdo de la calzada.



IMAGEN N° 05 PLANO GENERAL: En complemento de las imágenes anteriores, sobre el segundo 55 del mismo minuto 36, se aprecia el avance del vehículo de carga clase tractocamión, el cual ya ha ingresado en su totalidad al carril izquierdo de la calzada; entre tanto, se evidencia la aparición de un vehículo clase micro, que por su dimensión, en relación al espacio sobre la calzada, puede retomar más fácilmente el carril derecho de la calzada, sin embargo, se aprecia como el vértice posterior derecho, está más separado del anterior derecho, lo que permite confirmar el estacionamiento u ocupación de este carril metros atrás; así mismo, el vehículo clase camión, permanece contiguo al poste de la red eléctrica pública, al costado izquierdo de la calzada.



IMAGEN N° 06 PLANO GENERAL: En complemento de las imágenes anteriores, sobre el mismo segundo 55 del minuto 36, se aprecia el avance del vehículo de carga clase tractocamión, que en relación al vehículo clase microbús, es menor, pues es evidente la reducción de espacio entre estos; el vehículo de servicio público de pasajeros, se alinea al borde del carril derecho. Se destaca que el vehículo de carga se encuentra aún contiguo al poste de la red eléctrica del costado izquierdo de la calzada, durante estos tres segundos que han transcurrido.



IMAGEN N° 07 PLANO GENERAL: En complemento de las imágenes anteriores, en esta se observa movimiento del vehículo de carga en retroceso sobre la calzada, lo que se vislumbra al observar la separación entre la zona anterior del automotor, en relación al poste de la red eléctrica del costado izquierdo de la calzada, en el segundo 58 del minuto 36.



IMAGEN N° 08 PLANO MEDIO: En complemento de las imágenes anteriores, en esta, sobre el segundo 01 del minuto 37, se aprecia el momento en el que un vehículo de carga, sencillo (dos ejes), con carrocería clase furgón, pasa frente a la cámara de seguridad cubriendo el vehículo de carga en retroceso; se destaca el hecho en donde como sucedió con el vehículo clase tractocamión, este pasa separado de la línea de borde blanca del costado derecho de la calzada, avanzando sobre la línea central segmentada que separa los carriles, por lo que se infiere de manera razonable, sobre alguna clase de obstáculo que ocupa parte del carril derecho.



IMAGEN N° 09 PLANO MEDIO: En complemento de la imagen anterior, sobre el segundo 02 del minuto 37, se aprecia el avance del vehículo furgón, quien se proyecta hacia el carril izquierdo de la calzada, lo que permite apreciar nuevamente el camión de carrocería estacas que se encuentra en movimiento en retroceso sobre el carril y berma izquierda de la vía.



IMAGEN N° 010 PLANO GENERAL: En complemento de la imagen anterior, sobre el segundo 03 del mismo minuto 37, se aprecia el vehículo de carga clase furgón, como ingresa al carril izquierdo; al mismo tiempo, se aprecia el momento en el cual, un vehículo clase camioneta de platón de color blanco, sigue el recorrido del camión furgón, es decir al centro de la calzada, sobre la línea segmentada que separa los carriles, corroborando nuevamente sobre la presencia de alguna clase de obstáculo sobre el carril derecho, que obliga a separarse de la orilla de la vía.



IMAGEN N° 011 PLANO GENERAL: En continuidad de las imágenes anteriores, en esta se observa, sobre el segundo 04 del minuto 37, el avance del vehículo articular clase camioneta de color blanco, que toma el carril izquierdo; en contraste, de acuerdo al arbusto que se aprecia al costado izquierdo de la calzada, el vehículo de carga parece no solo detenerse, sino empezar a sufrir un desplazamiento hacia la zona anterior, lo que permitiría establecer el contacto inicial de la camioneta en donde se traslada la víctima, contra el vértice posterior derecho de la carrocería.



IMAGEN N° 012 PLANO GENERAL: En complemento de la imagen anterior, en esta se observa sobre el mismo segundo 04 del minuto 37, como el vehículo de carga, avanza hacia la zona anterior, derivado al impacto y empuje al momento del impacto, lo que se corrobora con la aparición en escena del eje posterior, y más de la mitad de la carrocería del mismo.



IMAGEN N° 013 PLANO GENERAL: En complemento de las imágenes anteriores, en esta se aprecia el momento en que aparece en escena, el vértice anterior derecho del vehículo en el cual se trasladaba la víctima, ya en contacto con el vehículo de carga; esta ubicación, en la cual el automotor de servicio particular, circula sobre el carril izquierdo, permite inferir de manera razonable, que la víctima se desplazaba detrás de la camioneta blanca de platón, y del camión furgón, quienes de manera previa, cambiaban hacia el carril izquierdo, transitando sobre la zona media de la calzada, de tal manera, que se genera un efecto cortina frente a lo que precede a su paso, por lo cual, asumió que podía cambiar de carril, cuando es sorprendida por el vehículo de carga que retrocedía, ocupando la berma y parte del carril izquierdo, interponiéndose a su paso, sin darle tiempo a una maniobra de evitabilidad efectiva.



IMAGEN N° 014 PLANO MEDIO: En complemento de la imagen anterior, en esta se aprecia sobre el segundo 06 del minuto 37, la continuidad del avance hacia la zona anterior del vehículo clase camión, junto con el vehículo particular en el cual se trasladaba la víctima, derivado del movimiento previo y fuerza de contacto.



IMAGEN N° 015 PLANO GENERAL: En continuidad de las imágenes anteriores, en esta se aprecia el segundo 07 del mismo minuto 37, en donde se aprecia la continuidad del desplazamiento de los vehículos inmersos en el siniestro, hacia la zona anterior de los mismos, acorde al sentido de circulación de la calzada.



IMAGEN N° 016 PLANO GENERAL: En complemento de las imágenes anteriores, en esta se aprecia el avance de los vehículos involucrados en el siniestro, sobre el segundo 08 del mismo minuto 37.



IMAGEN N° 017 PLANO GENERAL: Esta imagen corresponde a la última extraída del video aportado como objeto de estudio, en donde se aprecia sobre el segundo 08 del minuto 37, la detención total de los vehículos inmersos en el siniestro, posterior al impacto y desplazamiento sufrido; se vislumbra el buen estado de la puerta anterior derecha de la camioneta.

VEHÍCULOS INVOLUCRADOS

EN EL SINIESTRO RESULTARON INVOLUCRADOS DOS (02) VEHÍCULOS ASÍ:

CARACTERÍSTICAS	VEHÍCULO N.º 1	VEHÍCULO N.º 2
CLASE	Campero.	Camión.
MARCA	Ssangyong	Fotón.
LINEA	Rexton II.	BJ5129VJCED-FA.
CARROCERÍA	Wagón.	Estacas.
MODELO	2009.	2015.
COLOR	Gris Cyber.	Blanco.
PLACAS	PFL-236 I.M.P. Pereira.	WLL-880 STRIA. TTO Y TTE de Funza.
MOTOR	66592512563540.	89181644.
CHASIS N°	KPTG0B1FS9P269951.	LVBV4PB8FE002403.
SERVICIO	Particular.	Público.
RADIO DE ACCIÓN	No aplica.	Nacional.
TARJETA DE OPERACIÓN	No aplica.	No aplica.
SOAT	Vigente al momento del hecho.	vigente al momento del hecho.
POLIZAS RESP. CIVIL	Sin información.	Sin información.
REVISIÓN TÉCNICO-MEC.	Vigente al momento del hecho.	Vigente al momento del hecho.
N° LICENCIA DE TRÁNSITO	66001-2741247	10018822675.
PLACA REMOLQUE O SEMI	No aplica.	No aplica.
PROPIETARIO	Nancy Estela Orozco A. C.C. N° 66'772.020.	Rosa Amelia Giraldo Vallejo C.C. N° 67'023.675.
SANCIONES	No registra.	No registra.
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD	Prenda a favor de Davivienda.	No registra.

PARTICIPANTES

EN ESTE SINIESTRO DE TRÁNSITO, SE RELACIONA DOS (02) PARTICIPES ACTIVOS EN EL HECHO, ASÍ:

PARTICIPANTES DIRECTOS ACTIVOS	CONDUCTOR VEHICULO N°1	CONDUCTOR VEHICULO N°2
NOMBRES Y APELLIDOS	Diana Carolina Tique Orozco.	Manuel Hernando Martínez Mendoza.
IDENTIFICACIÓN	C.C. N° 1.088'307.280 de Pereira.	C.C. N° 94'042.317 de Candelaria.
FECHA NACIMIENTO	12 de enero de 1993.	05 de agosto de 1984.
EDAD	26 años para el hecho.	36 años para el hecho.
SEXO	Femenino.	Masculino.
OCUPACIÓN	Independiente.	Conductor.
DIRECCIÓN	Carrera 7 N° 19-48 piso 9-Pereira.	Carrera 9B N°15-09 Yumbo.
EMBRIAGUEZ Y/O ALCOHOLEMIA	Negativa.	Negativa.
ESTADO	Lesionada.	lleso.
LICENCIA CONDUCCIÓN	N° 1088307280 categoría B1.	N° 94042317 categoría C2 vencida.
RESTRICCIONES	No registra.	No registra.
SANCIONES	No registra.	No registra.

APRECIACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

ANÁLISIS DOCUMENTAL DEL EXPEDIENTE QUE SE APORTA A LA INVESTIGACIÓN.

En el croquis anexo al Informe Policial de Accidente de Tránsito **sin número**, de fecha 10 de junio de 2020, se aprecia algunas omisiones y errores en la información registrada, los cuales es importante aclarar, ya que no es aportado ningún informe anexo, en donde se haga alguna salvedad y/o aclaratorio, por parte del funcionario policial que lo realiza; de tal manera que se relacionan en el orden de acuerdo al documento de la siguiente manera:

- En la casilla N° 3, registra el lugar como el kilómetro 21 más 670 metros La Paila, sin indicar el código de ruta; durante las actividades de verificación, se logra establecer que la ruta corresponde a la 25-06 que conduce de Andalucía hacia Cerritos; al paso por el casco urbano del corregimiento de La Paila, en donde también hay nomenclatura.
- En la casilla N°7, que corresponde a características de la vía, registra en la sub-casilla 7.9D, la presencia de un paso peatonal, un reductor de velocidad fijo, los cuales tienen injerencia con la zona en donde se da el siniestro, pero no son diagramados en el croquis, a fin de establecer la ubicación precisa.
- En el punto N° 17, correspondiente al croquis (bosquejo topográfico), no se registró la ubicación de las señales, de las cuales hace lista en la lista de convenciones, ubicada en la parte superior izquierda del dibujo anexo; tampoco señala la distancia del poste de la red eléctrica empleado como punto de referencia, a la línea de borde blanca del costado derecho de la calzada, de la cual parte el punto de referencia auxiliar de donde se extienden las medidas.
- Registra una huella de arrastre de origen mecánico, con una longitud total de 13.30 metros, lo cual resulta erróneo, en el entendido que la huella no es dejada por un solo vehículo como ya se indicó con anterioridad, debió registrar dos huellas diferentes con su respectiva medida.

su dimensión. Esta dinámica de movimiento, permite inferir que su conductor, no evaluó el riesgo de tan arriesgada y peligrosa maniobra, más aún si tenemos en cuenta que se encontraba al paso por un perímetro urbano, en donde podría buscar una ruta alterna que no implicara ese retroceso sobre la doble calzada. Para este actor vial, tampoco se identifica alguna actividad previa de evitabilidad y/o de mitigación o reacción, que hubiese permitido hacer menos grave el hecho, en donde el conductor del vehículo de carga, una vez hubiere evaluado el peligro de manera adecuada, desistiera de realizar la maniobra de detención sobre la calzada, y consecuentemente saliera de la misma a una zona segura; por el contrario, se detiene y retrocede, al mismo tiempo que la calzada presenta alguna clase de obstáculo por el carril derecho, lo que se corrobora en el video aportado, generando que el riesgo fuese aún mayor, ya que necesariamente los vehículos se veían obligados a centrarse en la calzada y tomar parte del carril izquierdo, algo que no fue evaluado por el conductor del vehículo de carga. Al mismo tiempo, como se ha indicado en la dinámica de movimiento previo del vehículo N°1, en el cual se trasladaba la víctima, este precedía dos vehículos, que, por su dimensión, disminuyen la visual hacia adelante, lo que, aunado al movimiento y trayectoria, en el cual se orientaban al carril izquierdo de la calzada, genera la percepción y necesidad de cambiar al carril, con el infortunio de ver su paso interrumpido por el vehículo de carga que retrocedía, sin darle espacio ni tiempo de una maniobra efectiva de evitabilidad, por lo que el vehículo de carga es impactado desde la zona y vértice anterior derecho, no solo desacelerándolo, sino que además, al encontrarse vacío, es desplazado hacia adelante, a la posición final registrada. Solo hasta este momento, el conductor del vehículo de carga evidencio el riesgo, al momento mismo de darse el impacto y sentir la fuerza ejercida durante el mismo.

POSICIÓN RELATIVA Y CONSIDERACIONES.

Se realiza un planteamiento de la posición relativa de los vehículos, al momento de suscitarse el siniestro de tránsito, teniendo en cuenta no solo las evidencias halladas, sino también sustentado en los daños presentados a los mismos, registrados en el Informe policial de accidente y fotografías que se encuentran en el expediente **768956000192202000270**, de tal manera que lo primero a considerar, además de la posición final de los vehículos, es también considerar los daños causados a los mismos, derivados del siniestro así:

PROPIETARIO: OROZCO A. Nancy Estela a DNI: 66772020
 CLASE VEHICULO: AUTOMOVIL CAMIONEROS
 CLASE SERVICIO: OFICIAL
 DESCRIPCIÓN DAÑOS MATERIALES DEL VEHICULO: Daños partes Frontal Laterales, superior.
 LUGAR DE IMPACTO: LATERAL

En la casilla correspondiente a la descripción de daños del vehículo N°1, clase campero, el funcionario de tránsito describe: "Daños partes frontal, laterales, superior" sin mayores detalles descriptivos; en el diagrama en donde se registra el lugar de impacto, marca el entorno general del vehículo, congruente con el daño estructural general sufrido por el automotor, que ocasiono deformación, destrucción y pérdida de componentes.

PROPIETARIO: Vallego Guido Rosa gemelia a DNI: 67023675
 CLASE VEHICULO: AUTOMOVIL CAMION
 CLASE SERVICIO: OFICIAL
 DESCRIPCIÓN DAÑOS MATERIALES DEL VEHICULO: Daños en la parte posterior (Carroceria Guardabarros)
 LUGAR DE IMPACTO: POSTERIOR

En la casilla correspondiente a la descripción de daños del vehículo N°2, clase camión, el funcionario de tránsito describe: "Daños en la parte posterior (carrocería, guardabarros)", en una narrativa muy somera, en el diagrama en donde se registra el lugar de impacto, marca la zona posterior del automotor, sin embargo, no se puede determinar en detalle, la afectación sufrida en consecuencia del impacto y dinámica del mismo.

Además de las descripciones narrativas, se debe tener en cuenta los estudios técnicos realizados a los automotores, que permitan no solo establecer su estado de funcionamiento previo al hecho, sino también, conocer daños que se derivaran o tuviesen relación con el evento mismo, que permita vislumbrar algunos detalles que son relevantes para la investigación, como lo son el comparativo de medidas de las deformaciones en relación a la ficha técnica de cada automotor, imágenes en detalle en busca de evidencia traza, entre otras; no obstante, no fue aportado el resultado de dichos estudios, ni material fotográfico en relación a los mismos, en donde se pueda verificar fehacientemente cada uno de los elementos de seguridad activa y pasiva que los compone, y de ser posible, verificados cada uno de sus sistemas, componentes como estado de bandas y pastillas de freno, cada uno de los espejos, indicar la presión real de cada rueda al momento de la inspección, así como la medida del labrado de las mismas; tampoco se aporta material fotográfico y/o narrativo, en donde se evidencie daños y afectación estructural desde el interior y zona inferior de cada vehículo, relevante para una investigación de esta índole.

No se realiza reconocimiento interno de los vehículos, por lo cual no se logra establecer si contaba con los elementos adecuados para su normal conducción, así como elementos que afectaran su visual hacia el exterior (como cintas, calcomanías, publicidad, polarizado etc.); no se informa sobre el estado de funcionamiento de frenos, y la clase del sistema que lo integra, el material fotográfico en general es muy limitado.

CÁLCULOS DE VELOCIDAD

Para este caso en particular, **NO** es posible realizar cálculos precisos, que permitan establecer velocidad de los intervinientes al momento del impacto, ya que no hay registro de huellas de arrastre, tampoco se realizó registro de medidas precisas en lo referente a la deformación en los vehículos inmersos en el siniestro, que permitan, de acuerdo a la ficha técnica de cada uno, establecer los desplazamientos estructurales, así como los materiales en los que cada parte se encuentra construida. Empleando la técnica de fijación utilizada por la autoridad que atiende la diligencia, que para esta caso en particular corresponde al método en plano cartesiano, y con ayuda de la herramienta tecnológica licenciada para reconstrucción de accidentes de tránsito Trimble Forensics Reveal, se propenderá por realizar el replanteo del croquis anexo al IPAT, a fin de establecer precisión en la información aportada como objeto de estudio, y evaluar detalles, que permitan vislumbrar la manera en la cual se da la dinámica del siniestro, teniendo en cuenta las dimensiones de los vehículos, espacio en donde se da el

hecho, así como las características propias del lugar, en concordancia a la información recabada a lo largo de las verificaciones realizadas, en relación al siniestro de tránsito así:

REPLANTEO DE EVIDENCIAS EN PLANO

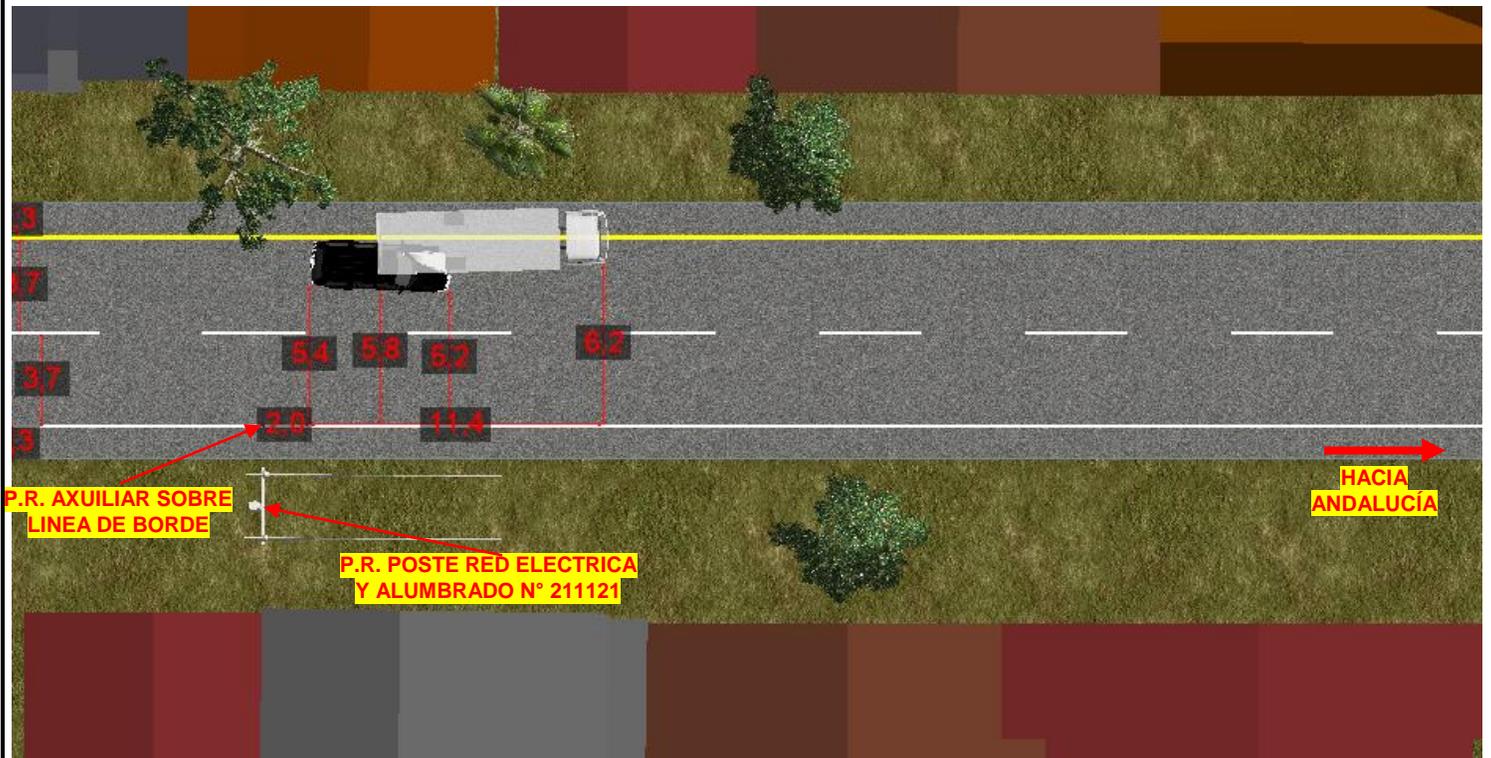


IMAGEN N° 01 VISTA EN PLANTA - PLANO GENERAL: En esta imagen, se presenta el lugar de los hechos, desde una perspectiva general, de acuerdo a las medidas que fueron aportadas en el cuadro anexo al bosquejo topográfico, así como las verificaciones que se realizan a través del programa google earth e inspección al lugar, lo que, aunado a las imágenes referentes al siniestro, permite establecer que el dibujo preliminar, resulta congruente con las características generales del sector, en relación a la disposición de cada una de las evidencias identificadas, de acuerdo al método de fijación en plano cartesiano, partiendo del punto de referencia al punto auxiliar ubicado paralelo, sobre la línea de borde blanco; sin embargo es importante indicar, que la primer medida lineal, no es a 20 metros, desde el punto auxiliar, frente al vértice posterior del campero, en realidad la distancia sería de 2 metros, se omitieron algunos detalles relevantes, como el registro de los elementos desprendidos en el momento del impacto, y posterior arrastre.

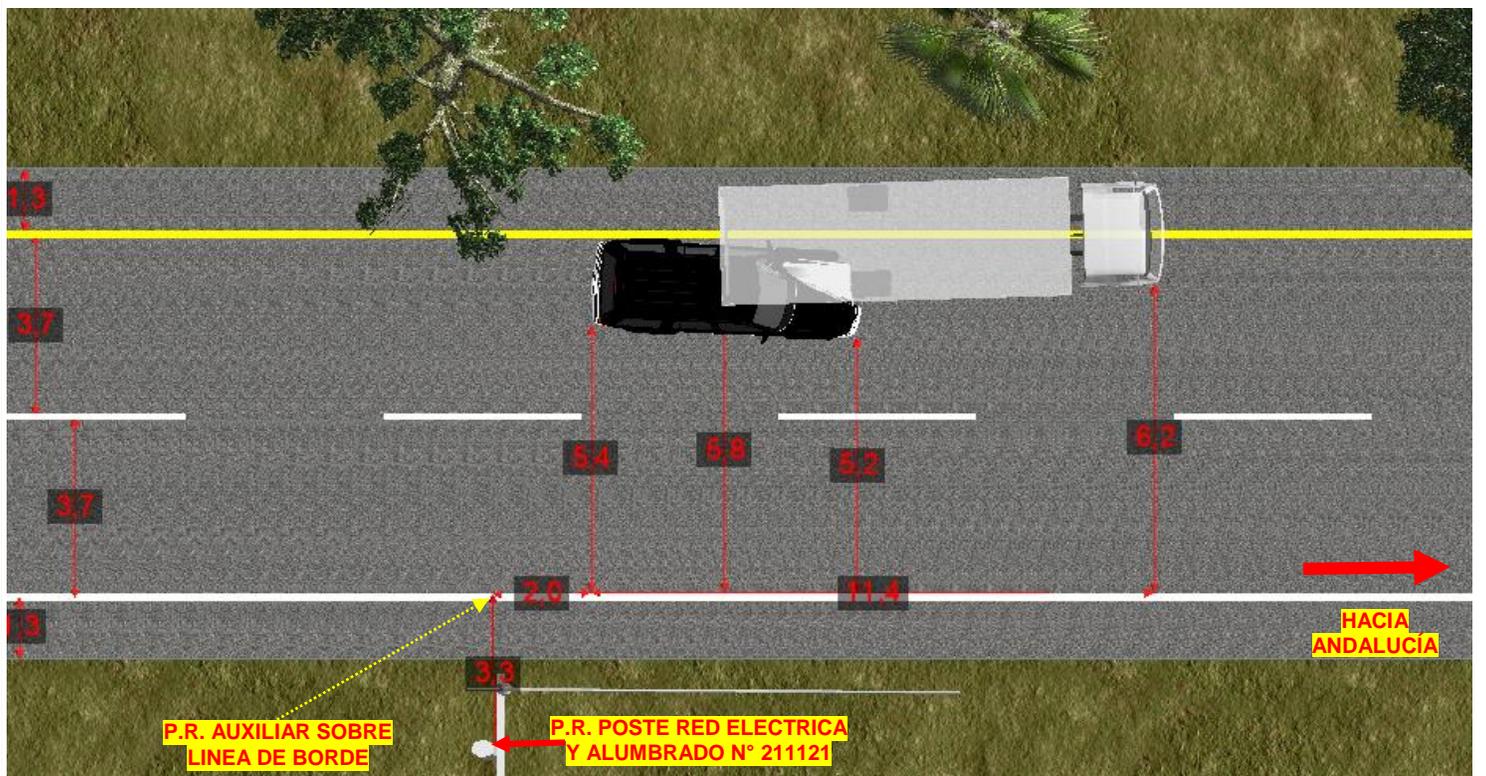


IMAGEN N° 02 VISTA EN PLANTA - PLANO MEDIO: En complemento de la imagen inmediatamente anterior, en esta se observa parte del plano resultante, desde una perspectiva visual más cercana, tanto de las evidencias, como del punto de referencia mismo, de acuerdo a las medidas presentadas en el cuadro anexo al bosquejo topográfico del IPAT; se indica el poste de concreto de la red eléctrica y de alumbrado pública N° 211121, del cual se parte un paralelo a la línea de borde de color blanco del costado derecho de la calzada, que separa el carril de la berma de este costado, desde donde se indica el punto de referencia auxiliar, del cual, se desprende la medida inicial de dos metros, proyectada frente al vértice posterior del vehículo particular, desde donde se extiende medidas a cada una de las evidencias a registrar, de acuerdo al método de fijación empleado. El suscrito investigador, ubica el plano de tal manera, que las medidas sean positivas, es decir, al entendido que el punto auxiliar de referencia, sería en donde converge el eje X y el eje Y, ya que, de ser presentado como lo plantea el funcionario de tránsito, todas las medidas serían negativas, de acuerdo al cuadrante inferior izquierdo en el que se ubicarían, de acuerdo al plano cartesiano que debe ser tomado como referente.



IMAGEN N° 03 VISTA EN PLANTA - PLANO GENERAL: En complemento de las imágenes anteriores, en esta se observa parte del plano resultante, una vez son retiradas las convenciones de medidas, por lo que se aprecia la ubicación final de los vehículos, en relación a la calzada y al punto de referencia, lo que permite apreciar la congruencia del gráfico, con las imágenes aportadas como objeto de estudio. Se indica el punto de referencia principal que corresponde al poste de concreto N° 211121, así como el punto de referencia auxiliar, paralelo al poste, sobre la línea de borde.

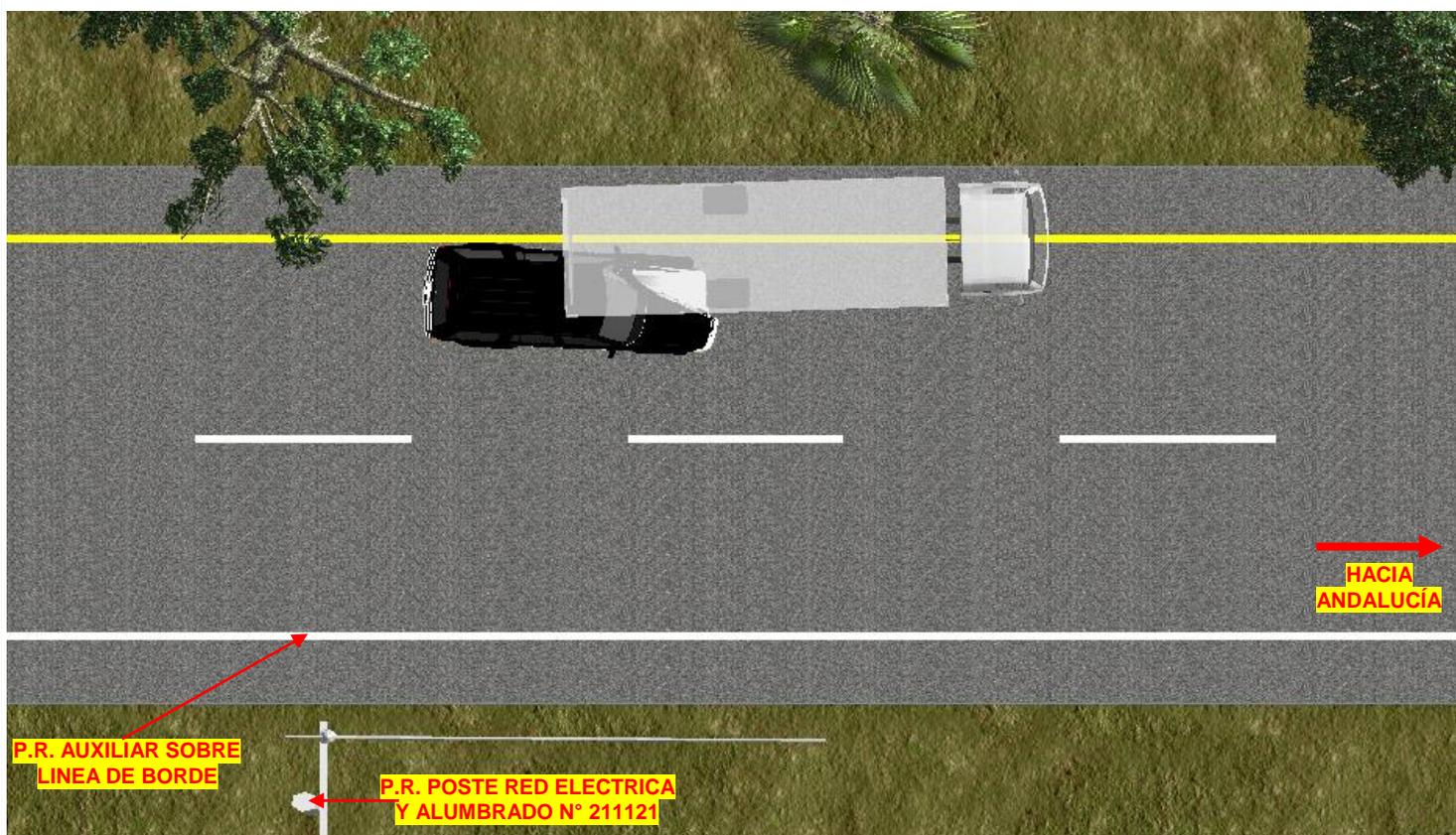


IMAGEN N° 04 VISTA EN PLANTA - PLANO MEDIO: En complemento de la imagen inmediatamente anterior, en esta se observa la ubicación de las evidencias relacionadas, desde una perspectiva más cercana a la superficie, lo que permite vislumbrar la relación espacial, entre los vehículos, la calzada, y los puntos de referencia empleados para el amarre o toma de medidas; se presenta el vehículo de carga con iluminación de luz o en degradado, a fin de apreciar el vértice y costado izquierdo del campero, que se encuentra en contacto con este; es importante indicar que el paso cebrado se encuentra a una distancia aproximada de 30 metros antes del lugar donde se da el hecho, y el reductor de velocidad elevado a una distancia aproximada de 70 metros.

POSIBLE DINÁMICA DEL ACCIDENTE

Durante diferentes estudios científicos realizados a conductores en situaciones de riesgo, se ha podido establecer que, en estado de alerta (**en uso pleno de sus facultades psicomotrices**), el actor vial en calidad de conductor, cuenta con un tiempo de percepción y reacción para eludir algún riesgo, promediado entre 0.8 segundos y 1.5 segundos, este tiempo inicia cuando el sistema visual percibe el riesgo sobre la vía, alertando al sistema nervioso mediante impulsos o señales que se transmiten por las fibras nerviosas desde el sistema visual sensorial hacia el cerebro; una vez procesada y filtrada la información por el cerebro, este reacciona impartiendo órdenes a los diferentes miembros motrices (brazos y piernas), para que ejecuten maniobras de evitabilidad como frenar, direccionar en sentido opuesto al riesgo, y/o ejecute cualquier otra maniobra opcional, dependiendo de las circunstancias de los hechos, lo que puede determinar la gravedad del mismo cuando ya no es posible evitarlo (**dependiendo de la experticia del conductor**). Se debe tener en cuenta que, durante esta fracción de segundos de respuesta del cuerpo humano, el vehículo se encuentra en movimiento, y recorre determinada distancia

hacia la zona de conflicto, esto por supuesto, de acuerdo a la velocidad a la cual se encuentre transitando, dimensión, masa, así como de las características propias del lugar en donde se da el evento.

Por inevitabilidad, se entiende al análisis realizado a la secuencia del siniestro de tránsito, en las condiciones específicas del mismo, que permita determinar para este caso en particular, si los actores viales implicados, podían o no realizar maniobras que permitirían evitar el hecho, lo que nos lleva a evaluar todas las acciones que, en conjunto, incidieron en la ocurrencia del mismo. En este contexto, lo primero a evaluar, es la dirección y posición relativa del vehículo N°1 clase campero, que momentos previos al impacto, transitaba de acuerdo al sentido de circulación de la calzada, que conduce de Cerritos hacia Andalucía, sobre el carril derecho, su conductora, se desplazaba detrás de una camioneta blanca de platón, y un camión con carrocería furgón, quienes de manera previa, cambiaban hacia el carril izquierdo, transitando sobre la zona media de la calzada, lo que permite inferir de manera razonable, como se expuso en acápites anteriores, que sobre el carril derecho se encontraba alguna clase de obstáculo que interfería con el normal tráfico, de tal manera, que se genera un efecto cortina frente a lo que precede a su paso, por lo cual, asumió que podía cambiar de carril, continuando con la trayectoria previa de los vehículos que le anteceden, momento en el cual, es sorprendida por el vehículo de carga que retrocedía, ocupando la berma y parte del carril izquierdo, interponiéndose a su paso, sin darle tiempo a una maniobra de evitabilidad efectiva, por lo que impacta de manera violenta con el vértice posterior derecho del vehículo de carga, hasta la posición final registrada; sustentado en la falta de evidencia que permita establecer un instante previo, en donde pudiera vislumbrar el riesgo al cual se aproximaba, ya que no se evidencia registro de frenado de emergencia, y/o marcas sobre la carpeta asfáltica, que permitan inferir sobre alguna posible maniobra de evitabilidad, por parte de esta conductora. En consecuencia, de la energía de impacto, el vehículo particular sufre deformación y gran afectación estructural, por lo que su conductora, queda aprisionada en el habitáculo de la cabina, de donde es rescatada, con graves lesiones acentuadas en su rostro y región corporal superior, por lo que es remitida a un centro asistencial. Entre tanto, el vehículo clase N°2 clase camión, para el momento previo al impacto, no solo se detiene de manera intempestiva y peligrosa, sino que además se encontraba en movimiento, transitando de manera irregular, retrocediendo en sentido contrario al destinado para el tramo de la calzada, sobre parte de la berma y del carril izquierdo, teniendo en cuenta su dimensión. Esta dinámica de movimiento, permite inferir que su conductor, no evaluó el riesgo de tan arriesgada y peligrosa maniobra, más aún si tenemos en cuenta que se encontraba al paso por un perímetro urbano, en donde podría buscar una ruta alterna que no implicara ese retroceso sobre la doble calzada. Para este actor vial, tampoco se identifica alguna actividad previa de evitabilidad y/o de mitigación o reacción, que hubiese permitido hacer menos grave el hecho, en donde el conductor del vehículo de carga, una vez hubiere evaluado el peligro de manera adecuada, desistiera de realizar la maniobra de detención sobre la calzada, y consecuentemente saliera de la misma a una zona segura; por el contrario, se detiene y retrocede, al mismo tiempo que la calzada presenta alguna clase de obstáculo por el carril derecho, lo que se corrobora en el video aportado, generando que el riesgo fuese aún mayor, ya que necesariamente los vehículos se veían obligados a centrarse en la calzada y tomar parte del carril izquierdo, algo que no fue evaluado por el conductor del vehículo de carga. Al mismo tiempo, como se ha indicado en la dinámica de movimiento previo del vehículo N°1, en el cual se trasladaba la víctima, este precedía dos vehículos, que, por su dimensión, disminuyen la visual hacia adelante, lo que, aunado al movimiento y trayectoria, en el cual se orientaban al carril izquierdo de la calzada, genera la percepción y necesidad de cambiar al carril, con el infortunio de ver su paso interrumpido por el vehículo de carga que retrocedía, sin darle espacio ni tiempo de una maniobra efectiva de evitabilidad, por lo que el vehículo de carga es impactado desde la zona y vértice anterior derecho, no solo desacelerándolo, sino que además, al encontrarse vacío, es desplazado hacia adelante, a la posición final registrada. Solo hasta este momento, el conductor del vehículo de carga evidencio el riesgo, al momento mismo de darse el impacto y sentir la fuerza ejercida durante el mismo.

Es importante indicar, que cuando el actor vial en calidad de conductor percibe un riesgo, inicia una serie de eventos, procesos, que se desarrollan con el único fin de evitar el peligro y/o hacerlo menos grave, estos procesos dependen de aspectos dinámicos, anímicos, conductuales y físicos, siendo los más usados las maniobras evasivas laterales, hacia la izquierda o derecha, así como los procesos de frenada de emergencia, que, para este caso en particular, no se identifican, lo que da cuenta de la rapidez con la cual se presenta el hecho.

Si bien es cierto, un siniestro de tránsito, aun cuando se trata de un evento rápido, **NO** ocurre de forma instantánea, se trata de una evolución que se desarrolla en el tiempo y el espacio, agotándose como mínimo tres etapas, que el suscrito investigador aplica al caso en estudio así:

1. PERCEPCIÓN:

Esta etapa, hace referencia al momento en el que un conductor, percibe y entiende que hay algún tipo de peligro, obstáculo y/o irregularidad que puede entorpecer su recorrido, lo que, para este caso en particular, se infiere que la conductora del vehículo particular clase campero, no percibe riesgo alguno, sino hasta el momento mismo en el cual cambia de carril y su normal circulación es interrumpida por el vehículo de carga, por lo que no fue posible reacción alguna a fin de evitar el hecho; entre tanto, se evidencia que en las condiciones de circulación ya descritas, para el actor vial en calidad de conductor del vehículo de carga, este no evaluó con antelación el riesgo de la maniobra que realizaba, al retroceder invadiendo la berma u parte del carril izquierdo de la doble calzada, su percepción de peligro fue mínima, solo vislumbra el riesgo al momento mismo de darse el hecho, sin tiempo ni espacio a realizar una efectiva maniobra de evitabilidad del impacto, generando el choque, hasta las posiciones finales registradas.

2. DECISIÓN:

En esta etapa de un siniestro, se define la gravedad del mismo, ya que toda maniobra de evitabilidad, además de permitir vestigios tangibles en el momento de darse el hecho, permite también generar hipótesis y dinamizar la posible forma en que este se materializa. En este entendido, y como se expuso en la etapa anterior, se infiere de manera razonable, sustentado en la evidencia, que el actor vial en calidad de conductor del vehículo de carga clase camión, no evaluó el riesgo de la maniobra que realizaba, al decidir no solo detenerse sobre la calzada, sino además, retroceder de manera tan arriesgada, sin prever una eventualidad como la suscitada; entre tanto, para la conductora del vehículo particular, frente al escenario en donde los vehículos que le precedían cambiaban de carril, por lo cual ella maniobra hacía la izquierda, sin contar con un espacio suficiente y/o posibilidad de maniobrar, a fin de evitar el impacto, no puede reaccionar ante el riesgo eminente, e impacta desde la zona media y vértice anterior izquierdo, con el vértice posterior derecho del vehículo de carga, hasta las posiciones finales registradas.

3. CONFLICTO:

La etapa de conflicto, refiere al momento en que se da el impacto mismo entre la zona media y vértice anterior izquierdo del vehículo N°1, con el vértice posterior derecho del vehículo N°2 de carga; esta dinámica de contacto genera una transmisión de la fuerza, que se disipa entre las masas en contacto. La gravedad final del hecho, además de las fuerzas físicas que intervienen, depende también de la clase de vehículos, materiales en los que están contruidos, así como de los elementos de seguridad activa y/o pasiva con la que cuenta cada uno. Para este caso en particular, se concluye que la primera fuerza generada por contacto, teniendo en cuenta los daños, posición final de los vehículos, lesiones en la víctima, y evidencia aportada, se da entre la zona media anterior y vértice del costado izquierdo del vehículo particular o N°1, y la zona media y vértice posterior derecho del camión, identificado como vehículo N°2, que a su vez, debido a las zonas en contacto, y en consecuencia de las deformaciones en el habitáculo de la cabina del vehículo clase campero, parte de la fuerza se transfiere a su conductora, quien además, derivado de las fuerzas de desaceleración, y deformación, queda atrapada en la zona N°1, es decir en la silla del conductor.

CONSIDERACIONES:

De acuerdo al material documental allegado como objeto de estudio, se destaca la hipótesis registrada en el IPAT, en donde el funcionario adscrito a la Secretaría de Movilidad y Tránsito de Zarzal indica:

11. HIPÓTESIS DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO									
DEL CONDUCTOR	①	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DEL VEHÍCULO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DEL PEATÓN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	②	134	<input type="checkbox"/>	DE LA VÍA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DEL PASAJERO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
OTRA	<input type="checkbox"/>	ESPECIFICAR ¿CUAL?:							

13. OBSERVACIONES	
Vehículo tipo camión de placas WLL 880 que frenó entre la berma y la vía y retrocede imprudentemente, siendo impactado por otro vehículo en la parte posterior.	

14. ANEXOS		
<input type="checkbox"/> ANEXO 1 (Conductores, vehículos)	<input type="checkbox"/> ANEXO 2 (Vehículos, peatones y pasajeros)	<input type="checkbox"/> OTROS ANEXOS (Fotos y videos)

En el punto N° 11 del IPAT, se registra la hipótesis 134, al vehículo N°2 clase camión, la cual, de acuerdo a la resolución 0011268 del 6 de diciembre de 2012, "**por la cual se adopta el nuevo Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT), su Manual de Diligenciamiento y se dictan tras disposiciones**" indica "**REVERSO IMPRUDENTE**", en donde se especifica: "**Dar marcha atrás en forma rápida y excesiva sin fijarse o sin utilizar luces de prevención**"; así mismo, en la casilla N°13, de observaciones, el funcionario ratifica la hipótesis aplicada al camión, indicando la dinámica del siniestro, hipótesis que resulta congruente con la evidencia, pues en el materia videográfico aportado se corrobora como este automotor, ocupa parte de la berma y carril izquierdo de la calzada, y retrocede sobre las mismas, sin considerar el riesgo que, a la postre, determino la gravedad del hecho, de tal manera que la conductora del vehículo particular, es sorprendido por el vehículo que se interpone a su paso, sin darle tiempo ni espacio de maniobrabilidad.

CONCLUSIONES

Teniendo en cuenta las apreciaciones realizadas en la presente investigación, se establece lo siguiente:

RESPECTO DE LOS PARTICIPANTES:

El conductor del vehículo N° 1: Clase campero de servicio particular, marca Ssangyong, línea Rexton II, de color gris cyber, modelo 2009, identificada con las placas **PFL-236** del **Instituto de Movilidad** de Pereira, el cual se ubica en posición final, sobre el carril izquierdo de la calzada, próximo a la línea de borde continua de color amarillo, en contacto y aprisionado desde el vértice anterior izquierdo, hasta la zona media del mismo costado, por el vértice posterior derecho del vehículo de carga, orientada hacia de acuerdo al sentido de circulación de la calzada, es decir de Cerritos hacia Andalucía; esta posición final, aunado al material aportado como objeto de estudio, permite establecer que, momentos previos al impacto, transitaba de acuerdo al sentido de circulación de la calzada, que conduce de Cerritos hacia Andalucía, sobre el carril derecho; su conductora, se desplazaba detrás de una camioneta blanca de platón, y un camión con carrocería furgón, quienes de manera previa, cambiaban hacia el carril izquierdo, transitando sobre la zona media de la calzada, lo que permite inferir de manera razonable, como se expuso en acápite anteriores, que sobre el carril derecho se encontraba alguna clase de obstáculo que interfería con el normal tráfico, de tal manera, que se genera un efecto cortina frente a lo que precede a su paso, por lo cual, asumí que podía cambiar de carril, continuando con la trayectoria previa de los vehículos que le anteceden, momento en el cual, es sorprendida por el vehículo de carga que retrocedía, ocupando la berma y parte del carril izquierdo, interponiéndose a su paso, sin darle tiempo a una maniobra de evitabilidad efectiva, por lo que impacta de manera violenta con el vértice posterior derecho del vehículo de carga, hasta la posición final registrada; sustentado en la falta de evidencia que permita establecer un instante previo, en donde pudiera vislumbrar el riesgo al cual se aproximaba, ya que no se evidencia registro de frenado de emergencia, y/o marcas sobre la carpeta asfáltica, que permitan inferir sobre alguna posible maniobra de evitabilidad, por parte de esta conductora. En consecuencia, de la energía de impacto, el vehículo particular sufre deformación y gran afectación estructural, por lo que su conductora, queda aprisionada en el habitáculo de la cabina, de donde es rescatada, con graves lesiones acentuadas en su rostro y región corporal superior, por lo que es remitida a un centro asistencial.

El conductor del vehículo N° 2: Clase camión de servicio público, marca Fotón, línea BJ5129VJCED-FA, de color blanco, modelo 2015, identificado con las placas **WLL-880** de la **Secretaría de Tránsito y Transporte** de Funza; el cual se ubica en posición final, de manera diagonal, sobre la berma y parte del carril izquierdo, de la calzada que conduce de Cerritos hacia Andalucía, al paso por el perímetro urbano del corregimiento de la Paila del municipio de Zarzal; esta posición final, aunado a la evidencia aportada en el registro fotográfico y videográfico, permiten establecer que, el vehículo no solo se detiene de manera intempestiva y peligrosa, sino que además se encontraba en movimiento, transitando de manera irregular, retrocediendo en sentido contrario al destinado para el tramo de la calzada, sobre parte de la berma y del carril izquierdo,

teniendo en cuenta su dimensión. Esta dinámica de movimiento, permite inferir que su conductor, no evaluó el riesgo de tan arriesgada y peligrosa maniobra, más aún si tenemos en cuenta que se encontraba al paso por un perímetro urbano, en donde podría buscar una ruta alterna que no implicara ese retroceso sobre la doble calzada. Para este actor vial, tampoco se identifica alguna actividad previa de evitabilidad y/o de mitigación o reacción, que hubiese permitido hacer menos grave el hecho, en donde el conductor del vehículo de carga, una vez hubiere evaluado el peligro de manera adecuada, desistiera de realizar la maniobra de detención sobre la calzada, y consecuentemente saliera de la misma a una zona segura; por el contrario, se detiene y retrocede, al mismo tiempo que la calzada presenta alguna clase de obstáculo por el carril derecho, lo que se corrobora en el video aportado, generando que el riesgo fuese aún mayor, ya que necesariamente los vehículos se veían obligados a centrarse en la calzada y tomar parte del carril izquierdo, algo que no fue evaluado por el conductor del vehículo de carga. Al mismo tiempo, como se ha indicado en la dinámica de movimiento previo del vehículo N°1, en el cual se trasladaba la víctima, este precedía dos vehículos, que, por su dimensión, disminuyen la visual hacia adelante, lo que, aunado al movimiento y trayectoria, en el cual se orientaban al carril izquierdo de la calzada, genera la percepción y necesidad de cambiar al carril, con el infortunio de ver su paso interrumpido por el vehículo de carga que retrocedía, sin darle espacio ni tiempo de una maniobra efectiva de evitabilidad, por lo que el vehículo de carga es impactado desde la zona y vértice anterior derecho, no solo desacelerándolo, sino que además, al encontrarse vacío, es desplazado hacia adelante, a la posición final registrada. Solo hasta este momento, el conductor del vehículo de carga evidencio el riesgo, al momento mismo de darse el impacto y sentir la fuerza ejercida durante el mismo.

De otra parte, es importante indicar, que la dinámica del evento propuesta en los apartes anteriores, se sustenta en cada una de las evidencias aportadas, así como en las labores de verificación realizadas.

De acuerdo a lo anteriormente expuesto, se resaltan las siguientes indicaciones normativas al respecto:

Ley 769 de 2002, TITULO I DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO I Principios

Artículo 1°. Ámbito de aplicación y principios. Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito. En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito. Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código. Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

Artículo 2° Definiciones. Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público. **Camión:** Vehículo automotor que por su tamaño y destinación se usa para transportar carga. **Conductor:** Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

DECRETO 4116 DE 2004 (diciembre 09) por el cual se reglamenta la Ley 903 de 2004. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política de Colombia y la Ley 903 de 2004, artículo 1° Campero: Vehículo automotor con tracción en todas sus ruedas, con capacidad hasta de nueve (9) pasajeros o tres cuartos (3/4) de tonelada.

TITULO III NORMAS DE COMPORTAMIENTO CAPITULO I Reglas generales y educación en el tránsito.

Artículo 55. Comportamiento del conductor, pasajero o peatón. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.

DISPOSICIONES GENERALES CAPITULO III Conducción de vehículos.

Artículo 60. Obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce. Parágrafo 1°. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea. Parágrafo 2°. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.

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

Artículo 68. Utilización de los carriles. Los vehículos transitarán de la siguiente forma: Vía de sentido único de tránsito. **En aquellas vías con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha. En aquellas vías donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento.** Vías de doble sentido de tránsito. De dos (2) carriles: Por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva. De tres (3) carriles: Los vehículos deberán transitar por los carriles extremos que queden a su derecha; el carril central sólo se utilizará en el sentido que señale la autoridad competente. De cuatro (4) carriles: Los carriles exteriores se utilizarán para el tránsito ordinario de vehículos, y los interiores, para maniobras de adelantamiento o para circular a mayores velocidades dentro de los límites establecidos. Parágrafo 1°. Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, transitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o

puentes de uso exclusivo para los peatones. Parágrafo 2°. Se prohíbe el tránsito de motocicletas y motociclos por las ciclorrutas o ciclovías. En caso de infracción se procederá a la inmovilización.

Artículo 69. Retroceso en las vías públicas. No se deben realizar maniobras de retroceso en las vías públicas, salvo en casos de estacionamiento o emergencia. Los vehículos automotores no deben transitar sobre las aceras y zonas de seguridad, salvo en el caso de entrada a garajes o sitios de estacionamiento, evento en el cual respetarán la prelación de los peatones que circulan por las aceras o andenes. Parágrafo. El conductor no debe detener o estacionar su vehículo, por ningún motivo, dentro de la zona destinada al tránsito de peatones.

CAPITULO XII Señales de tránsito Artículo 109. De la obligatoriedad. Todos los usuarios de la vía están obligados a obedecer las señales de tránsito de acuerdo con lo previsto en el artículo 5°, de este código.

Artículo 110. Clasificación y definiciones. Clasificación y definición de las señales de tránsito:

Señales reglamentarias: Tienen por objeto indicar a los usuarios de las vías las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso y cuya violación constituye falta que se sancionará conforme a las normas del presente código.

Señales preventivas: Tienen por objeto advertir al usuario de la vía la existencia de un peligro y la naturaleza de éste.

Señales informativas: Tienen por objeto identificar las vías y guiar al usuario, proporcionándole la información que pueda necesitar.

Señales transitorias: Pueden ser reglamentarias, preventivas o informativas y serán de color naranja. Modifican transitoriamente el régimen normal de utilización de la vía.

Parágrafo 1°. Las marcas sobre el pavimento constituyen señales de tránsito horizontales. Y sus indicaciones deberán acatarse. Parágrafo 2°. Es responsabilidad de las autoridades de tránsito la colocación de las señales de tránsito en los perímetros urbanos inclusive en las vías privadas abiertas al público. Las autoridades locales no podrán ejecutar obras sobre las vías públicas sin permiso especial de las autoridades de tránsito que tendrán la responsabilidad de regular los flujos de tránsito para que no se presenten congestiones. Para la ejecución de toda obra pública que genere congestiones, la autoridad de tránsito local deberá disponer de reguladores de tráfico. Su costo podrá calcularse dentro del valor de la obra y la vigencia de la vinculación podrá hacerse durante el plazo del contrato de obra respectivo.

RESPECTO DE LA VÍA Y LA ZONA DEL ACCIDENTE:

El tramo vial donde se presenta el siniestro de tránsito, cuenta con una superficie de rodadura en materia asfáltico en buen estado de conservación, la vía ofrece unas condiciones de visibilidad y espacio de maniobrabilidad suficiente, al tratarse de un tramo geoméricamente recto, de acuerdo al sentido de circulación de la calzada, que conduce de Cerritos hacia Andalucía, debidamente demarcado, que consta de una calzada de dos carriles en un sentido de circulación, bermas de los dos costados, al paso por el perímetro urbano del corregimiento de La Paila del municipio de Zarzal.

De acuerdo a lo anteriormente expuesto, se resaltan las siguientes indicaciones normativas al respecto:

Ley 769 de 2002 Artículo 2 definiciones: Calzada: Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos. **Carril:** Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos. **Berma:** Parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia.

En lo referente a la señalización sobre la calzada:

MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL: DISPOSITIVOS UNIFORMES PARA LA REGULACIÓN DEL TRÁNSITO EN CALLES, CARRETERAS Y CICLORRUTAS DE COLOMBIA 2015

CAPÍTULO 2 2.1 GENERALIDADES DE LAS SEÑALES VERTICALES: En este capítulo del Manual se abordan específicamente las señales de tránsito verticales, describiéndose la función, clasificación, propósito y características de cada una de ellas, ubicación y sistemas de soporte.

2.1.1 Función: La función de las señales verticales es reglamentar las limitaciones, prohibiciones o restricciones, advertir de peligros, informar acerca de rutas, direcciones, destinos y sitios de interés. Son esenciales en lugares donde existen regulaciones especiales, permanentes o temporales, y en aquellos donde los peligros no son de por sí evidentes. Debe tenerse cuidado de no instalar un número excesivo de señales reglamentarias, preventivas e informativas en un tramo de vía corto, ya que esto puede ocasionar contaminación visual y la pérdida de efectividad de las mismas. Por otra parte, es conveniente que se usen con frecuencia las señales informativas de identificación y de destino, con el fin de que los usuarios de la vía conozcan siempre su ubicación y rumbo.

2.1.2 Clasificación: De acuerdo con la función que desempeñan, las señales verticales se clasifican en 4 grupos:

Señales Reglamentarias: tienen por finalidad notificar a los usuarios de las vías las prioridades en el uso de las mismas, así como las prohibiciones, restricciones, obligaciones y autorizaciones existentes. Su transgresión constituye infracción a las normas del tránsito.

Señales Preventivas: su propósito es advertir a los usuarios sobre la existencia y naturaleza de riesgos y/o situaciones imprevistas presentes en la vía o en sus zonas adyacentes, ya sea en forma permanente o temporal. Estas señales suelen denominarse también Advertencia de Peligro.

Señales Informativas: tienen como propósito guiar a los usuarios y entregarles la información necesaria para que puedan llegar a sus destinos de la forma más segura, simple y directa posible. También informan acerca de distancias a ciudades y localidades, kilometrajes de rutas, nombres de calles, lugares de interés turístico, servicios al usuario, entre otros.

Señales Transitorias: modifican transitoriamente el régimen normal de utilización de la vía. Pueden ser estáticas o dinámicas, indicando mensajes reglamentarios, preventivos o informativos. Ambas se caracterizan por entregar mensajes que tienen aplicación acotada en el tiempo, siendo las segundas –también denominadas señales de mensaje variable– capaces de entregarlo en tiempo real.

2.1.3 Características Básicas

2.1.3.1 Mensaje Toda señal debe transmitir un mensaje inequívoco al usuario del sistema vial, lo que se logra a través símbolos y/o leyendas. Estas últimas se componen de palabras y/o números. Las condiciones similares deben siempre anunciarse con el mismo tipo de señal, independientemente de dónde ocurran. Dado que los símbolos se entienden más rápidamente que las leyendas, se recomienda dar prioridad al uso de ellos, el cual debe corresponder siempre a los especificados en este Manual. Si el mensaje está compuesto por un símbolo y una leyenda, ambos deben ser concordantes. Cuando se usen abreviaturas para unidades de medida, éstas deben corresponder al sistema internacional. Cuando se utilizan leyendas, las letras y números deben corresponder a la tipografía detallada en el Anexo A, no siendo aceptable el

uso de otros tipos de letras o números, ni espaciamentos menores que los ahí mencionados. Esta normalización asegura y optimiza la legibilidad de las señales. En señales reglamentarias y de advertencia de peligro, las leyendas inscritas en ellas, así como las contenidas en los letreros o placas que las complementan, deben estar siempre en letras mayúsculas, con la excepción de las señales, PESO MÁXIMO BRUTO PERMITIDO SP-38, y LARGO MÁXIMO SP-51A. En las informativas, el uso de mayúsculas o minúsculas está determinado por el tamaño de la letra, como se especifica en la sección 2.4. Señales informativas. Al instalar una señal cuyo símbolo resulte nuevo en un área, comuna o región, se recomienda agregar una placa educativa inmediatamente bajo la señal, que exprese en un texto lo que representa la simbología. La placa deberá ser usada por un período máximo de tres años a partir de la instalación de la nueva señal. Igualmente, se podrán usar placas adicionales en la parte inferior para complementar el mensaje de algunas señales como se indica en este Manual. Todas las placas que se adicionen según lo descrito anteriormente, deben ser rectangulares, su ancho debe ser igual al ancho de la señal y su combinación de colores debe corresponder a la de ésta.

2.1.3.3 Tamaño: El tamaño de las señales se determina en función de la velocidad máxima permitida, ya que ésta identifica las distancias mínimas a las que la señal debe ser vista y leída, como se describe en 2.1.4.1. Por ello, las dimensiones mínimas de cada señal reglamentaria e informativa a nivel y preventiva que se detallan más adelante se han definido según los siguientes cuatro rangos de velocidades máximas:

- Menor o igual a 50 km/h
- 60 ó 70 km/h.
- 80 ó 90 km/h.
- Mayor a 90 km/h.

No obstante, cuando se requiera mejorar la visibilidad de una señal, tales dimensiones mínimas pueden ser aumentadas, siempre y cuando se mantenga la proporción entre todos sus elementos. Diferente es el caso de las señales informativas, ya que en éstas el tamaño de la señal depende del tamaño de letra seleccionado, de la leyenda y demás elementos a inscribir en ella. De acuerdo con el tamaño de letra que corresponda a la velocidad máxima y a las características geométricas del tramo vial, la señal se diagrama horizontal y verticalmente con los espacios pertinentes entre todos sus elementos: leyenda, símbolo, orla, flechas, etcétera.

2.1.3.4 Visibilidad y Retrorreflexión: Las señales deben ser visibles en cualquier período del día y bajo toda condición climática, por ello se construyen o elaboran con materiales apropiados y se someten a procedimientos que aseguran su retrorreflexión. Esta propiedad permite que sean más visibles en la noche o en condiciones de baja luminosidad al ser iluminadas por las luces de los vehículos, ya que una parte significativa de la luz que reflejan retorna hacia la fuente luminosa.

2.1.4 Ubicación: Para asegurar la eficacia de una señal, su localización debe considerar:

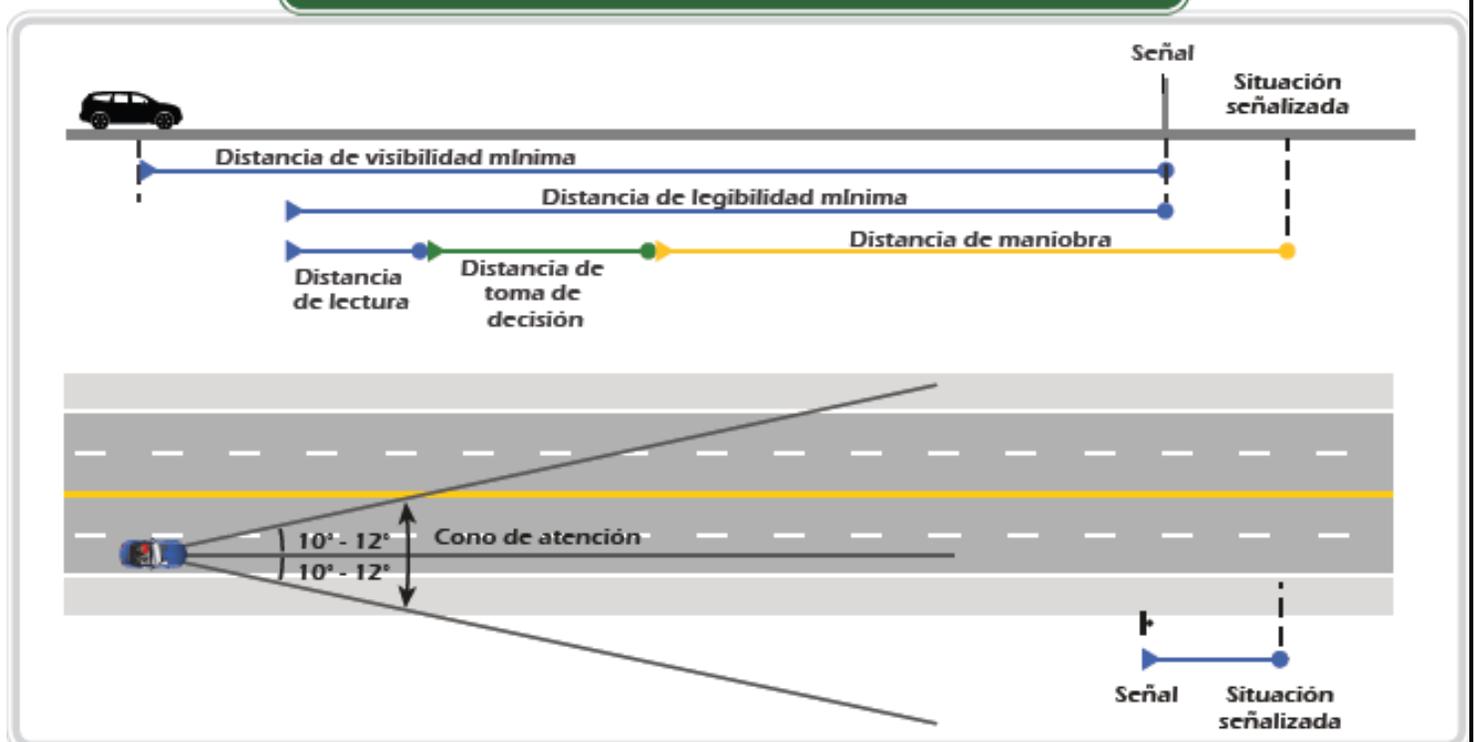
- Distancia entre la señal y la situación a la cual ella se refiere o ubicación longitudinal
- Distancia entre la señal y la calzada o ubicación lateral
- Altura de la señal
- Orientación del tablero

A continuación, se detallan los requisitos que deben cumplir las señales verticales que se instalan al costado de la calzada; su ubicación sobre la calzada se analiza en la sección 5, correspondiente a señales informativas.

2.1.4.1 Ubicación longitudinal: La ubicación longitudinal de cada señal debe ser tal que garantice al conductor que transita a la velocidad máxima permitida en la vía, ver, leer y comprender su mensaje con suficiente tiempo para reaccionar y ejecutar la maniobra adecuada, satisfaciendo uno de los siguientes objetivos:

- Indicar el inicio o fin de una restricción o autorización, en cuyo caso la señal debe ubicarse en el lugar específico donde esto ocurre.
- Advertir o informar sobre condiciones de la vía o de acciones que se deben o pueden realizar más adelante. Las etapas del proceso descrito definen las siguientes distancias, que se muestran en la Figura 2.1-3:
 - Distancia de visibilidad mínima
 - Distancia de legibilidad mínima
 - Distancia de lectura
 - Distancia de toma de decisión
 - Distancia de maniobra

Figura 2.1-3 Ubicación Longitudinal



2.1.4.2 Ubicación Lateral: Para que las señales puedan ser percibidas por los conductores es preciso que éstas se ubiquen dentro de su cono de atención, esto es, dentro de 10° respecto de su eje visual, evitando instalarlas alejadas de la calzada, demasiado elevadas o muy abajo respecto del nivel de ésta. Ver Figura 2.1-4. Para lograr una buena visibilidad nocturna de las señales se recomienda ubicarlas en lugares donde puedan ser adecuadamente iluminadas por los focos de los vehículos.

En general, los conductores están acostumbrados a encontrar las señales al lado derecho de la vía, por lo tanto, es allí donde deben ser ubicadas. Sin embargo, cuando existen movimientos vehiculares complejos, vías de un sentido con dos o más carriles de circulación o zonas de prohibido adelantar, o dificultad de visibilidad al lado derecho, es conveniente reforzar la señal instalando otra idéntica al lado izquierdo. Las bermas, pavimentadas o no, se construyen para emergencias vehiculares, por lo que nunca se debe colocar en ellas una señal permanente (se puede permitir solo señales transitorias por obras en la vía o eventos especiales), debiendo evitarse además que cualquier elemento de éstas se encuentre sobre las mismas. Por otra parte, los postes y demás elementos estructurales de las señales pueden representar un peligro para los usuarios que eventualmente los impacten. Por ello, teniendo presente la ubicación de las señales dentro del cono de atención, es conveniente situarlas alejadas del borde de calzada, disminuyendo así las probabilidades de que sus soportes sean embestidos por vehículos. Las distancias laterales mínimas mostradas en la Figura 2.1-4 han dado un resultado satisfactorio, por lo que deben servir como guía.

Figura 2.1-4 Ubicación Lateral

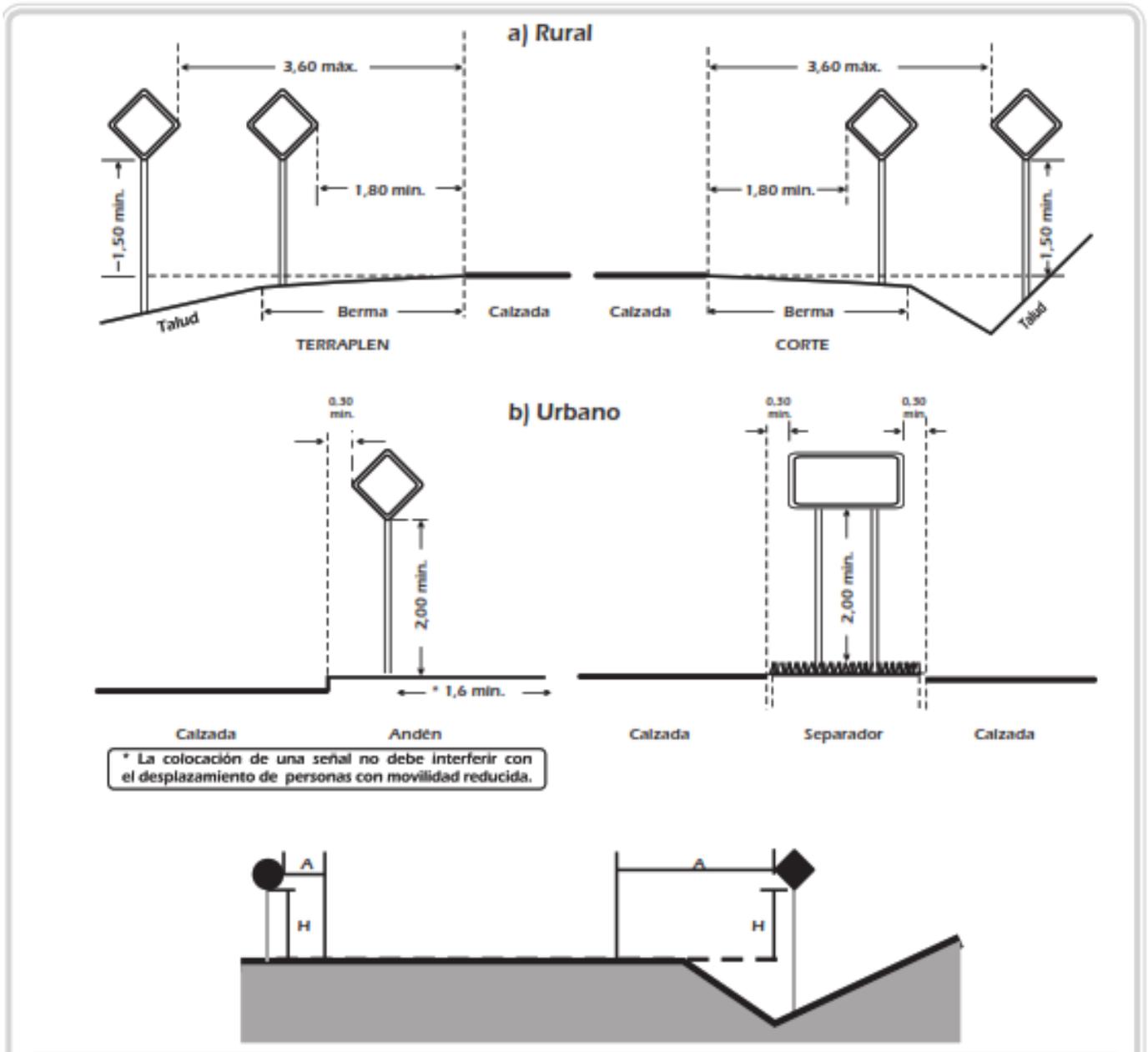


Tabla 2.1-5 Ubicación lateral de señales verticales			
Ubicación lateral	A/(m)	H/(m)	
	Min.	Min.	Máx.
Autopistas	3,5	1,8	2,2
Vía rural sin separador	1,8	1,8	2,2
Vía rural con separador	0,6	1,8	2,2
Vía convencional urbana con separador	0,3	2,0	2,2
Vía convencional urbana sin separador	0,3	2,0	2,2

(*) La distancia mínima señalada corresponde a señales instaladas sobre el separador.

ANÁLISIS MECÁNICO RESPECTO A LOS VEHÍCULOS:

De acuerdo al material aportado en la documentación que hace parte de la investigación, se puede inferir de manera razonable, que los vehículos comprometidos en el siniestro se encontraban en condiciones adecuadas para su normal funcionamiento, y contaban con la documentación requerida para su libre y legal circulación por las vías abiertas al público; sin embargo, aun cuando no fue aportado un estudio concienzudo del estado de funcionamiento de los automotores inmersos en este evento, se infiere de manera razonable que el hecho no derivó del mal estado funcional de los automotores, de tal manera que no se considera alguna falla en los vehículos, que hubiese podido incidir en la ocurrencia del siniestro de tránsito suscitado.

De acuerdo a lo anteriormente expuesto, se resaltan las siguientes indicaciones normativas al respecto:

Ley 769/02, CAPITULO III Vehículos.

Artículo 28. Condiciones técnico-mecánica, de gases y de operación. Para que un vehículo pueda transitar por el territorio nacional, debe garantizar como mínimo el perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisión de gases que establezcan las autoridades ambientales. Parágrafo 1°. Las autoridades de tránsito ejercerán en los vehículos de servicio público de transporte, un control y verificación del correcto funcionamiento y calibración de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación de un servicio público. Parágrafo 2°. Los vehículos de servicio público, oficial, escolar, y turístico; de manera obligatoria deberán llevar un aviso visible que señale un número telefónico donde pueda informarse la manera como se conduce y/o se usa el vehículo correspondiente. Los vehículos de servicio público deberán llevar además marcado en los costados y en el techo el número de la placa según normas que profiera el Ministerio de Transporte, el cual contará con un plazo no mayor de 120 días a partir de la sanción de la presente ley para su reglamentación.

CAPITULO VIII REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA.

Artículo 50. Condiciones mecánicas y de seguridad. Por razones de seguridad vial y de protección al ambiente, el propietario o tenedor del vehículo de placas nacionales o extranjeras, que transite por el territorio nacional, tendrá la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad.

Artículo 51. Revisión vehículos de servicio público. Los vehículos automotores de servicio público, servicio escolar y de turismo, deben someterse anualmente a revisión técnico-mecánica, y los de servicio diferente al servicio público cada dos años. Esta revisión estará destinada a verificar: 1. El adecuado estado de la carrocería. 2. Niveles de emisión de gases y elementos contaminantes acordes con la legislación vigente sobre la materia. 3. El buen funcionamiento del sistema mecánico. 4. Funcionamiento adecuado del sistema eléctrico y del conjunto óptico. 5. Eficiencia del sistema de combustión interno. 6. Elementos de seguridad. 7. Buen estado del sistema de frenos constatando, especialmente, en el caso en que éste opere con aire, que no emita señales acústicas por encima de los niveles permitidos. 8. Las llantas del vehículo. 9. Del funcionamiento de la puerta de emergencia. 10. Del buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación del servicio público. Parágrafo 1°. Para efectos de la revisión técnico-mecánica, se asimilarán a vehículos de servicio público aquellos que prestan servicios como atención de incendios, recolección de basura, ambulancias. Parágrafo 2°. La revisión técnico-mecánica estará orientada a garantizar el buen funcionamiento del vehículo en su labor de trabajo, especialmente en el caso de vehículos de uso dedicado a la prestación de servicio público y especial.

Artículo 52. Periodicidad y cobertura de la revisión de gases. La revisión de gases de vehículos automotores de servicio público se realizará anualmente y los de servicio diferente a éste, cada dos años. Los vehículos nuevos se someterán a la primera revisión de gases al cumplir dos (2) años contados a partir de su año de matrícula. La revisión a los vehículos deberá realizarse en centros de diagnóstico automotor oficiales debidamente autorizado. Parágrafo 1°. Los vehículos automotores de placas extranjeras, que ingresen temporalmente y hasta por tres (3) meses al país, no requerirán la revisión técnico-mecánica y de gases. Parágrafo 2°. Las motocicletas, motociclos y mototriciclos estarán sujetas a lo previsto en el presente artículo.

RESPECTO AL SINIESTRO DE TRÁNSITO:

De acuerdo a los elementos materiales probatorios allegados, relacionando las características de la vía, así como la clase de vehículos involucrados en el hecho; el suscrito investigador infiere de manera razonable, que, **el conductor del vehículo N° 1:** Clase campero de servicio particular, marca Ssangyong, línea Rexton II, de color gris cyber, modelo 2009, identificada con las placas **PFL-236** del **Instituto de Movilidad** de Pereira, el cual se ubica en posición final, sobre el carril izquierdo de la calzada, próximo a la línea de borde continua de color amarillo, en contacto y aprisionado desde el vértice anterior izquierdo, hasta la zona media del mismo costado, por el vértice posterior derecho del vehículo de carga, orientada hacia de acuerdo al sentido de circulación de la calzada, es decir de Cerritos hacia Andalucía; esta posición final, aunado al material aportado como objeto de estudio, permite establecer que, momentos previos al impacto, transitaba de acuerdo al sentido de circulación de la calzada, que conduce de Cerritos hacia Andalucía, sobre el carril derecho; su conductora, se desplazaba detrás de una camioneta blanca de platón, y un camión con carrocería furgón, quienes de manera previa, cambiaban hacia el carril izquierdo, transitando sobre la zona media de la calzada, lo que permite inferir de manera razonable, como se expuso en acápite anteriores, que sobre el carril derecho se encontraba alguna clase de obstáculo que interfería con el normal tráfico, de tal manera, que se genera un efecto cortina frente a lo que precede a su paso, por lo cual, asumió que podía cambiar de carril, continuando con la trayectoria previa de los vehículos que le anteceden, momento en el cual, es sorprendida por el vehículo de carga que retrocedía, ocupando la berma y parte del carril izquierdo, interponiéndose a su paso, sin darle tiempo a una maniobra de evitabilidad efectiva, por lo que impacta de manera violenta con el vértice posterior derecho del vehículo de carga, hasta la posición final registrada; sustentado en la falta de evidencia que permita establecer un instante previo, en donde pudiera vislumbrar el riesgo al cual se aproximaba, ya que no se evidencia registro de frenado de emergencia, y/o marcas sobre la carpeta asfáltica, que permitan inferir sobre alguna posible maniobra de evitabilidad, por parte de esta conductora. En consecuencia, de la energía de impacto, el vehículo particular sufre deformación y gran afectación estructural, por lo que su conductora, queda aprisionada en el habitáculo de la cabina, de donde es rescatada, con graves lesiones acentuadas en su rostro y región corporal superior, por lo que es remitida a un centro asistencial. Para **el conductor del vehículo N° 2:** Clase camión de servicio público, marca Fotón, línea BJ5129VJCED-FA, de color blanco, modelo 2015, identificado con las placas **WLL-880** de la **Secretaría de Tránsito y Transporte** de Funza; el cual se ubica en posición final, de manera diagonal, sobre la berma y parte del carril izquierdo, de la calzada que conduce de Cerritos hacia Andalucía, al paso por el perímetro urbano del corregimiento de la Paila del municipio de Zarzal; esta posición final, aunado a la evidencia aportada en el registro fotográfico y videográfico, permiten establecer que, el vehículo no solo se

detiene de manera intempestiva y peligrosa, sino que además se encontraba en movimiento, transitando de manera irregular, retrocediendo en sentido contrario al destinado para el tramo de la calzada, sobre parte de la berma y del carril izquierdo, teniendo en cuenta su dimensión. Esta dinámica de movimiento, permite inferir que su conductor, no evaluó el riesgo de tan arriesgada y peligrosa maniobra, más aún si tenemos en cuenta que se encontraba al paso por un perímetro urbano, en donde podría buscar una ruta alterna que no implicara ese retroceso sobre la doble calzada. Para este actor vial, tampoco se identifica alguna actividad previa de evitabilidad y/o de mitigación o reacción, que hubiese permitido hacer menos grave el hecho, en donde el conductor del vehículo de carga, una vez hubiere evaluado el peligro de manera adecuada, desistiera de realizar la maniobra de detención sobre la calzada, y consecuentemente saliera de la misma a una zona segura; por el contrario, se detiene y retrocede, al mismo tiempo que la calzada presenta alguna clase de obstáculo por el carril derecho, lo que se corrobora en el video aportado, generando que el riesgo fuese aún mayor, ya que necesariamente los vehículos se veían obligados a centrarse en la calzada y tomar parte del carril izquierdo, algo que no fue evaluado por el conductor del vehículo de carga. Al mismo tiempo, como se ha indicado en la dinámica de movimiento previo del vehículo N°1, en el cual se trasladaba la víctima, este precedía dos vehículos, que, por su dimensión, disminuyen la visual hacia adelante, lo que, aunado al movimiento y trayectoria, en el cual se orientaban al carril izquierdo de la calzada, genera la percepción y necesidad de cambiar al carril, con el infortunio de ver su paso interrumpido por el vehículo de carga que retrocedía, sin darle espacio ni tiempo de una maniobra efectiva de evitabilidad, por lo que el vehículo de carga es impactado desde la zona y vértice anterior derecho, no solo desacelerándolo, sino que además, al encontrarse vacío, es desplazado hacia adelante, a la posición final registrada. Solo hasta este momento, el conductor del vehículo de carga evidencio el riesgo, al momento mismo de darse el impacto y sentir la fuerza ejercida durante el mismo.

De acuerdo a lo expuesto a lo largo del presente estudio y en evaluación de las diferentes pruebas, me permito indicar como principales factores que dieron origen al siniestro los siguientes:

FACTOR DETERMINANTE DEL HECHO:

“FACTOR HUMANO”: Que se atribuye al actor vial en calidad de conductor del vehículo de carga clase camión, al realizar una maniobra tan peligrosa, como lo es el detenerse y retroceder de manera irregular, ocupando parte de la berma y carril izquierdo de la calzada, sin tomar en cuenta cualquier maniobra de parte de los demás actores viales que convergen en ese tramo vial, más aun teniendo en cuenta la afluencia de personas; así mismo, la dimensión del vehículo requiere mayor espacio sobre la calzada, reduciendo el espacio a los demás, lo que determino no solo la ocurrencia del hecho, sino que contribuyó también de manera negativa, en la gravedad de las lesiones sufridas por la víctima.

FACTOR CONTRIBUYENTE DEL SINIESTRO:

“FACTOR VÍA”: De acuerdo a la particularidad del hecho suscitado, y **solo en consecuencia a la decisión herrada de parte del conductor del vehículo clase camión**, el suscrito investigador, advierte que el diseño topográfico de recta en una doble calzada, genero una sensación de falsa confianza, de acuerdo al tramo de la ruta 25-06, en donde considero que existía suficiente espacio de maniobrabilidad y visual para los demás actores viales, sin tener en cuenta otros factores, como la gran afluencia de negocios aledaños, ubicación de otros obstáculos etc.

“FACTOR HUMANO”: de acuerdo a lo que se logra establecer a lo largo del presente análisis, se logra establecer que el tránsito normal sobre el carril derecho, también se encontraba obstaculizado parcial o totalmente, afectación que necesariamente, requiere la intervención de personas, lo que se evidencio cuando los vehículos se veían en la obligación de tomar la izquierda, no obstante, debido al vehículo de carga que se encontraba retrocediendo, genero una limitante en el espacio de reacción oportuna para los intervinientes.

NOTA: Conforme a lo solicitado por la Ley 1564 de 2012, me permito referenciar lo siguiente:

1. Sobre la identidad de quien rinde el dictamen y de quien participó en su elaboración. La dirección, el número de teléfono, número de identificación y los demás datos que faciliten la localización del perito.

NOMBRE: JOSUÉ HERMES SAMACÁ LÓPEZ

C.C. N° 80'085.563 de Bogotá D.C.

CARGO: RECONSTRUCTOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

DIRECCIÓN DE NOTIFICACIONES: Carrera 38 B N° 29-66 Pereira - Risaralda

TELÉFONO: 3138217390

CORREOS ELECTRÓNICOS: josuesamaca@hotmail.es; josue.samaca563@casur.gov.co

2. Sobre profesión, oficio, arte o actividad especial ejercida por quien rinde el dictamen y de quien participó en su elaboración. Deberán anexarse los documentos idóneos que lo habilitan para su ejercicio, los títulos académicos y los demás soportes que certifiquen la respectiva experiencia profesional, técnica o artística.

PERFIL ACADEMICO:

FORMACIÓN POLICIAL en la escuela Seccional de Estudios Superiores de Policía adscrita a DINAE. /Curso 032 en **POLICIA DE CARRETERAS** en la Escuela de Seguridad Vial, adscrita a DINAE. /**ANALISIS, RECOLECCIÓN Y EMBALAJE DE ELEMENTOS MATERIALES DE PRUEBA Y/O EVIDENCIA FÍSICA** en la Escuela de Investigación Criminal DINAE. /**TECNICO PROFESIONAL EN SERVICIO DE POLICIA**, en la Escuela de Policía Rafael Reyes adscrita a la DINAE. /**TÉCNICO EN SEGURIDAD VIAL** en la Escuela de Seguridad Vial adscrita a DINAE, con T.P. Bajo el Certificado de Inscripción N°01714-11432 del Consejo Profesional de Ingeniería de Transportes y Vías de Colombia. / **TECNÓLOGO EN INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**, en la Escuela de Seguridad Vial adscrita a DINAE. con tarjeta profesional del Consejo Profesional de Ingeniería de Transportes y Vías de Colombia, bajo Registro de inscripción N° 01721-13564, y Resolución N° 562 del 22 de octubre de 2021. /**POLICIA JUDICIA** en la Escuela de Investigación Criminal adscrita a DINAE. / **MANEJO EQUIPO DE TOPOGRAFIA PENTAX Y VISUAL STATEMENT INC. / ACTUALIZACIÓN DE LA NORMA Y PROCEDIMIENTOS POLICIALES** Escuela de Policía Rafael Reyes adscrita a DINAE. / **Diplomado Investigación y Reconstrucción de Accidentes de Tránsito en 3D**, en la Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito. / **Diplomado en Peritación de daños a vehículos**, en la Escuela de Seguridad Vial adscrita a DINAE /**Diplomado en Fotografía Digital Forense**, en la Escuela de Investigación Criminal adscrita a DINAE. Con un ajuste de perfil al cargo del 100%, que permitía idoneidad y efectividad en las actividades desarrolladas.

Experiencia: más de 20 años como integrante de la Policía Nacional de Colombia, durante los cuales hice parte de la Dirección de Tránsito y Transporte, siendo policía judicial en la especialidad de investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito, atendiendo además los actos urgentes correspondientes, lo que implicaba no solo las inspecciones técnicas a cadáver, sino el estudio de daños y peritación del estado de funcionamiento de automotores, lo que me brinda experiencia, aunado al interés constante por el aprendizaje y la retroalimentación, a fin de estar a la vanguardia de las técnicas y procedimientos para tal fin, en el periodo comprendido de enero del año 2005, hasta marzo del año 2020 cuando cese el servicio activo, laborando en 9 departamentos y comisiones en diferentes partes del país, generando credibilidad y eficiencia en las actividades de investigación, esclarecimiento y oportunidad, como apoyo a la administración de justicia. Desde el mes de junio del año 2020 a la fecha, presto mi servicio como perito, asesor y consultor en normatividad de tránsito, análisis de accidentes y reconstrucción de los mismos. Se anexa al presente documento, hoja de vida del suscrito perito.

INSCRITO ANTE EL CONSEJO SUPERIOR DE LA JUDICATURA, COMO PERITO DE LA JURISDICCION DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, EN DESARROLLO DE LO DISPUESTO EN EL PARÁGRAFO DEL ARTÍCULO 57 DE LA LEY 2080 DE 2021, BAJO RESOLUCIÓN N°URNAR22-20 DEL 02 DE MARZO DE 2022, A NIVEL NACIONAL.

3. Listado de publicaciones, relacionadas con la materia del peritaje, que el perito haya realizado en los últimos diez (10) años, si las tuviere.
NO APLICA.
4. Listado de casos en los que haya sido designado como perito o en los que haya participado en la elaboración de un dictamen pericial.

A lo largo del desarrollo de actividades, inherentes al cargo y función, he participado activamente en diferentes procesos investigativos, en referencia a casos de lesiones y homicidios culposos (derivado de siniestros de tránsito), con aporte de índole pericial, al servicio de las fiscalías seccionales y locales de diferentes ciudades y municipios en donde laboré como policía judicial desde el año 2005, hasta el momento de mi retiro del servicio activo así:

Departamento de Boyacá: Tunja, Duitama, Chiquinquirá y Moniquirá.

Departamento de Caldas: Manizales y Chinchiná.

Departamento de Santander: San Gil, Socorro, Oiba, Suaita, Barbosa y Vélez.

Departamento de Cauca: Santander de Quilichao, Villa Rica, Puerto Tejada y Piendamó.

Así mismo, durante los últimos dos años, posterior a mi retiro como funcionario público, he sido requerido en audiencias de juicio oral en los siguientes casos:

FECHA	JUZGADO	SOLICITANTE	MOTIVO	RADICADO	DELITO
10/06/2021	Juzgado I Civil del Circuito Socorro	Fiscalía 4 Seccional del Socorro	Sustentación Actividad Investigativa	68755310300120190012200	Homicidio Culposo
06/05/2021	6 Penal Circuito de Manizales	Fiscalía II Seccional Manizales	Sustentación Actividad Investigativa	170016000060201101474	Homicidio Culposo
22/04/2020	Juzgado I Civil del Circuito Socorro	Fiscalía 4 Seccional Socorro	Sustentación Actividad Investigativa	687556000235201700071	Homicidio Culposo
09/09/2020	Juzgado II Circuito de Manizales	Fiscalía II Seccional Manizales	Sustentación Actividad Investigativa	170016000060201100284	Homicidio Culposo
15/07/2020	Juzgado I Promiscuo de Oiba	Fiscalía II Local de Oiba	Sustentación Actividad Investigativa	685006000232201800028	Lesiones Culposas
14/12/2021	Juzgado I Penal del Circuito de Socorro	Fiscalía II Seccional ante el Circuito Judicial	Sustentación Actividad Investigativa	685006000232201800086	Homicidio Culposo
27/05/2022	Juzgado I civil Guadalajara de Buga	Juzgado I civil Guadalajara de Buga	Sustentación Actividad Investigativa	7211131030012021007500	Lesiones Culposas

De igual manera, he realizado a la fecha, 33 análisis reconstructivos, solicitados por representantes de víctimas, aportados como evidencia y soporte pericial para las investigaciones correspondientes, como insumo, en aras de esclarecer la ocurrencia de siniestros y servir como orientación en la toma de decisiones de índole judicial y civil.

5. Si ha sido designado en procesos anteriores o en curso por la misma parte o por el mismo apoderado de la parte, indicando el objeto del dictamen.

Desde la parte civil, una vez se surte mi retiro del servicio activo como funcionario público, inicio actividades como Perito, emitiendo conceptos en lo referente a las dinámicas, causas y consecuencias derivadas de los siniestros de tránsito con afectación a la integridad y vida de personas para diferentes entidades y/o representantes de parte. En este contexto, para la firma de abogados LEGALGROUP ESPECIALISTAS EN DERECHO S.A.S. como representantes de víctimas, he realizado análisis reconstructivos en siniestros de tránsito, con el objeto de:

- Evaluar el material aportado como objeto de estudio.
- De acuerdo a las evidencias aportadas, se buscará establecer un panorama que, en conjunto permitan dilucidar la manera en que se da el hecho.
- Considerar las diferentes variables, a fin de presentar un dictamen imparcial.
- Establecer las circunstancias que dieron origen al siniestro de tránsito, considerando las posibles condiciones adversas presentadas.

- Presentar la posible dinámica del hecho, de acuerdo al material probatorio y evidencia física, aportados como objeto de estudio.
 - En avance al estudio realizado, se buscará determinar el nivel de responsabilidad de cada uno de los partícipes en el evento objeto de estudio, dilucidando los factores contribuyentes y/o determinantes de la conducta punible.
6. Conforme a lo dispuesto en el artículo 50 de la Ley 1564 de 2012 y estudiando los ítems que este contempla, me permito indicar que el suscrito perito, no me encuentro incurso en alguna de las causales contempladas.
 7. Declarar si los exámenes, métodos, experimentos e investigaciones efectuados son diferentes respecto de los que ha utilizado en peritajes rendidos en anteriores procesos que versen sobre las mismas materias. En caso de que sea diferente, deberá explicar la justificación de la variación.

El suscrito perito, se permite aclarar que los exámenes, métodos, experimentos e investigaciones efectuados, no son diferentes respecto de los utilizados en peritajes rendidos en anteriores procesos que tratan sobre análisis y reconstrucción de accidentes de tránsito.

8. Relacionar y adjuntar los documentos e información utilizados para la elaboración del dictamen:
 - a. IPAT (Informe Policía de Accidentes de Tránsito) **sin número**, de fecha 10 de junio de 2020.
 - b. Programa google earth, a fin de establecer el lugar del siniestro.
 - c. Material fotográfico y videográfico anexo al soporte documental de la investigación bajo el radicado **768956000192202000270**.
 - d. Inspección al lugar de los hechos, con apoyo de la herramienta tecnológica google earth.
 - e. Ley 769 del 06 de agosto de 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito.
 - f. Decreto 4116 de 2004 (diciembre 09) por el cual se reglamenta la Ley 903 de 2004.
 - g. Resolución 0011268, del 06 de diciembre de 2012, por la cual se adopta el informe Policial de Accidentes de tránsito.
 - h. Manual de señalización vial 2015.
 - i. Material de consulta recopilado a lo largo de los diferentes estudios y capacitaciones realizadas.
 - j. CESVIMAP, Manual de reconstrucción de accidentes de tráfico. Editorial CESVIMAP. España, 2007. ISBN 13: 978-84-9701193-8
 - k. J. Stannard Baker, Lynn Fricke, Manual de investigación de accidentes de tráfico, Northwestern University, edición Sictra Ibérica 2002.
 - l. Víctor A. Irureta, Accidentología Vial y Pericia, Ediciones La Roca, Buenos Aires 2003.
 - m. Esperanza del Pilar Infante, Estudio de la dinámica de vehículos para la determinación de parámetros a emplear en la reconstrucción de accidentes de tránsito, Revista del INML y CF. Vol. 18 No 3, 2005 3-7.
 - n. Programa licenciado Trimble Forensics Reveal a fin de lograr plano e imágenes en 3D.
9. Bajo gravedad de juramento, me permito indicar que el dictamen pericial (**Análisis Reconstructivo 034-2022**) emitido por mí, fue elaborado de carácter independiente, correspondiendo a la real convicción como perito, acorde a los elementos materia de prueba allegados y de conformidad con el inciso cuarto del artículo 226 del código general del proceso.

Este documento se emite para efectos legales

SERVIDOR QUE REALIZA EL INFORME:

Firma,



Intendente (R) **JOSUÉ HERMES SAMACÁ LOPEZ**
 Cedula Ciudadanía 80'085.563 de Bogotá D.C.
 Investigador Criminal, analista y reconstructor de accidentes de tránsito

Anexo: hoja de vida perito y certificaciones.



JOSUÉ HERMES SAMACÁ LÓPEZ
C.C N°. 80'085.563 de BOGOTÁ D.C.

PERFIL PROFESIONAL

Natural de la Ciudad de Santiago de Tunja capital Boyacense, integrante de la Policía Nacional de Colombia por un término de 20 años 9 meses y 22 días, de los cuales hice parte de los Laboratorios Móviles de criminalística; desde enero del año 2005 hasta la fecha de mi retiro en junio de 2020, donde culmine en el Grado de Intendente; el último cargo desempeñado fue Jefe de la Unidad Básica de Investigación Criminal, de la Seccional de Tránsito y transporte Cauca, encargados de la atención de actos urgentes en los eventos de tránsito con gravedad de lesiones y fallecidos; así como su posterior investigación, de la mano con la Fiscalía General de la Nación, en busca de esclarecer la manera en cómo se da un siniestro de tránsito, responsabilidades, verdad e impartición justa de la ley; al igual lideré procesos investigativos de los delitos que se llevan a cabo sobre los corredores viales nacionales, adelantando labores de identificación, búsqueda y ubicación de personas y lugares, identificación de los mismos, manejo de información sensible, garantizando su reserva y confidencialidad, al entendido de las sanciones legales que su incumplimiento puede acarrear. Culmine la Tecnología en Investigación de Accidentes de Tránsito, realice la Tecnología Profesional en Seguridad Vial, egresado de la Escuela de Seguridad Vial; culmine el curso de Policía Judicial a finales del año 2005, desde entonces he participado en seminarios, diplomados cursos y actualizaciones de la norma, que permiten sustentar las actividades a desempeñar, así como garantiza permanecer a la vanguardia de los estudios, y uso de herramientas tecnológicas, que no solo permitan realizar estudios sobre la siniestralidad en cuanto a tránsito refiere, sino que también me permite ser multiplicador de las técnicas y actividades en prevención, manejo defensivo y "Seguridad Vial", experiencia que se vio fortalecida al laborar en diferentes regiones del país. Posterior a mi retiro, me he desempeñado como investigador criminal y perito en análisis y reconstrucción de accidentes de tránsito, servicio prestado a bufet y abogados representantes de víctimas, como LEGALGROUP Especialistas en derecho S.A.S.

Actualmente me desempeño como perito en análisis y reconstrucción de siniestros de tránsito, ceñido a la imparcialidad, consolidando credibilidad de acuerdo a la aplicación de las normas establecidas, así como inscrito en la plataforma SCIENTI – Colombia "cv. LAC" CURRICULUM VITAE DE LATINOAMÉRICA Y EL CARIBE, para las hojas de vida de investigadores, establecido por Minciencias; al igual, he sido admitido por el Consejo Superior de la Judicatura, como Perito de la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, en desarrollo de lo dispuesto en el parágrafo del artículo 57 de la Ley 2080 de 2021, bajo Resolución N°URNAR22-20 del 02 de marzo de 2022, a nivel nacional.

INFORMACION PERSONAL.

NOMBRES	: JOSUÉ HERMES
APELLIDOS	: SAMACÁ LÓPEZ
LUGAR DE NACIMIENTO	: Santiago de Tunja – Boyacá.
FECHA DE NACIMIENTO	: 01 de Junio de 1.980.
CEDULA DE CIUDADANIA	: 80'085.563 de Bogotá D.C.
EDAD	: 41 Años
ESTADO CIVIL	: Casado
CONYUGE	: Diana María Chavarriaga Muñoz.
HIJOS	: Tres (03).
TELEFONO	: 3138217390 (6) 3235905 3173761983
DIRECCION	: Carrera 38 B N° 29 – 66 Palmar de Villa Verde.
CIUDAD	: Pereira - Risaralda
E-MAIL	: josuesamaca@hotmail.es josue.samaca563@casur.gov.co

INFORMACION ACADEMICA.

SECUNDARIA Titulo Obtenido

Colegio Carlos Martínez Silva Bogotá.
Bachiller Académico.

Cursos:

FORMACIÓN POLICIAL Seccional de Estudios Superiores de Policía.
POLICIA DE CARRETERAS Escuela de Seguridad Vial.
MANEJO DE VEHICULOS ARTICULADOS DE CARGA, Escuela de Seguridad Vial.
ANALISIS, RECOLECCIÓN Y EMBALAJE DE ELEMENTOS MATERIALES DE PRUEBA Y/O
EVIDENCIA FÍSICA Escuela de Investigación Criminal.
POLICIA JUDICIAL Escuela de Investigación Criminal.
IDENTIFICACIÓN DE PERSONAS Escuela de Investigación Criminal.
MANEJO EQUIPO DE TOPOGRAFIA PENTAX Y VISUAL STATEMENT INC.
AUDITORIA INTERNA BASC V3 – 2008 NIVEL I Y II CON ÉNFASIS EN TRANSPORTE TERRESTRE.
Alianza Empresarial para un Comercio Seguro.
Cursos en línea brindados por INTERPOL de:
Introducción general sobre el sistema I-24/7.
La explotación sexual de niños.
Introducción a la Identificación de las armas de fuego para agencias policiales.
INTERPOL, Inspección de Documentos de seguridad.
Investigaciones relacionadas con las drogas.
Localizar, detener y extraditar a personas buscadas a escala Internacional.
Obtención, intercambio de información y pruebas a escala internacional.
TERRORISMO RADIOLÓGICO Y NUCLEAR, Prevención e intervención.
Curso en línea sobre los delitos forestales.
SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (SG-SST).
PILOTO PROFESIONAL, Profesionalización para motociclistas, centro de innovación para motociclistas.
CURSO “TRIMBLE FORENSIS REVEAL INTERMEDIATE DIAGRAMMING”, manejo del programa de reconstrucción forense TRIMBLE.
CURSO: PERITACIÓN DE CAMIONES NIVEL 2. CESVI COLOMBIA, Centro de experimentación y Seguridad vial Colombia.

TECNICOS:

TECNICO PROFESIONAL EN SERVICIO DE POLICIA Escuela de Policía General Santander.
TECNICO PROFESIONAL EN SEGURIDAD VIAL Escuela de Seguridad Vial.

Titulo obtenido:

TÉCNICO PROFESIONAL EN SEGURIDAD VIAL, con tarjeta Profesional del “**CPITVC**” Consejo Profesional de Ingeniería de Transportes y Vías de Colombia, bajo Certificado de inscripción N° **01714-11432**, Resolución N° 344 del 21 noviembre de 2014.

TECNOLOGIA:

TECNOLOGÍA EN INVESTIGACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO. Escuela de Policía General Santander. Facultad de Seguridad Vial.

TITULO OBTENIDO:

TECNÓLOGO EN INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO; con tarjeta profesional del “**CPITVC**” Consejo Profesional de Ingeniería de Transportes y Vías de Colombia, bajo Registro de inscripción N° **01721-13564**, y Resolución N° 562 del 22 de octubre de 2021.

DIPLOMADOS:

ACTUALIZACIÓN DE LA NORMA Y PROCEDIMIENTOS POLICIALES Escuela de Policía Rafael Reyes.
POLICÍA JUDICIAL, Escuela de Investigación Criminal.
MANDO DIRECCION Y LIDERAZGO Dirección Nacional de Escuelas.
INVESTIGACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES DE TRANSITO 3D Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito.
DIPLOMADO EN FOTOGRAFÍA DIGITAL FORENSE, Escuela de Investigación Criminal. DIPLOMADO DE PERITACIÓN TÉCNICA EN VEHÍCULOS, Escuela de seguridad Vial.
DIPLOMADO “INTEGRIDAD Y TRANSPARENCIA INSTITUCIONAL, en la lucha contra la corrupción”, Escuela de Inteligencia y Contrainteligencia.
DIPLOMADO “CONSTRUCCION DE PAZ Y DEDRECHOS HUMANOS” en la Escuela Superior de Administración pública.

SEMINARIOS:

MANEJO DEFENSIVO DE VEHÍCULOS ARTICULADOS DE CARGA, MAMUT DE COLOMBIA S.A.
DERECHOS HUMANOS Y DERECHO INTERNACIONAL HUMANITARIO Escuela de Policía Rafael Reyes.
INVESTIGADOR TESTIGO Escuela de investigación Criminal.
POLICÍA TESTIGO Escuela de investigación Criminal.
TRANSPORTE Y MANEJO DE SUSTANCIAS PELIGROSAS Departamento de Policía Caldas.

OTROS:

Seminario Taller “ANTICORRUPCIÓN Y TRANSPARENCIA INSTITUCIONAL”, “POLICÍA JUDICIAL EN LA PRÁCTICA”, “RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS”.
UNITED STATES DEPARTMENT OF JUSTICE-ICITAP
Capacitación en: “INTEGRIDAD DE LA CARGA E INSPECCIÓN DE CONTENEDORES Y VEHÍCULOS” Business Alliance for Secure Commerce – BASC Capitulo Caldas.
NIVEL AVANZADO DE LAVADO DE ACTIVOS, Escuela de Investigación Criminal. Inglés nivel I y II, Dirección Nacional de Escuelas.

SISTEMAS:

CERTIFICACION CIUDADANO DIGITAL WINDOWS.
Auto CAD, Word, Excel, Power Point, Access, Office, Internet.

EXPERIENCIA LABORAL.

EMPRESA : POLICIA NACIONAL DE COLOMBIA
TIEMPO : 20 AÑOS 9 MESES 22 días.

ÚLTIMO CARGO:

JEFE UNIDAD BÁSICA DE INVESTIGACIÓN CRIMINAL, ADSCRITO A LA SECCIONAL DE TRANSITO Y TRANSPORTE CAUCA, EN EL GRADO DE INTENDENTE.

Además de adelantar las actividades de coordinación en el desarrollo de actos urgentes, me desempeñe como auxiliar de la justicia, en actividades como investigador criminal y perito, para las diferentes fiscalías de las jurisdicciones en donde me desempeñe desde el año 2005, fortaleciendo y poniendo en práctica, cada una de las capacitaciones recibidas a lo largo de mi carrera, en donde mi perfil del cargo se mantuvo en un 100% de ajuste hasta el momento de mi retiro.

LOGROS:

ASCENSO DE ACUERDO A LOS LOGROS PERSONALES, INSTITUCIONALES Y ACADEMICOS, 73 FELICITACIONES REGISTRADAS A LO LARGO DE LA CARRERA, RECONOCIMIENTO ALCALDÍA DEL MUNICIPIO DE OIBA.

UNIDADES LABORADAS:

POLICÍA DE CARRETERAS DEPARTAMENTO POLICÍA VALLE DEL CAUCA.
DIRECCION DE POLICIA DE CARRETERAS MINISTERIO DE TRANSPORTE.
POLICIA DE CARRETERAS DEPARTAMENTO DE POLICIA CUNDINAMARCA.
POLICIA DE CARRETERAS DEPARTAMENTO DE POLICIA BOYACÁ.
SECCIONAL DE TRANSITO Y TRANSPORTE DEPARTAMENTO DE POLICIA BOYACÁ.
SECCIONAL DE TRANSITO Y TRANSPORTE DEPARTAMENTO DE POLICIA CALDAS.
UNIDAD DE TRANSITO MUNICIPAL DE MANIZALES.
SECCIONAL DE TRANSITO Y TRANSPORTE DEPARTAMENTO DE POLICIA SANTANDER. SECCIONAL DE TRANSITO Y TRANSPORTE DEPARTAMENTO DE POLICIA CAUCA. ASI COMO COMISIONES EN GRAN PARTE DEL TERRITORIO NACIONAL.

EXPERIENCIA PERICIAL:

A lo largo del desarrollo de actividades, inherentes al cargo y función, he participado activamente en diferentes procesos investigativos, en referencia a casos de lesiones y homicidios culposos (derivado de siniestros de tránsito), con aporte de índole pericial, al servicio de las fiscalías seccionales y locales de diferentes ciudades y municipios en donde laboré así:

Departamento de Boyacá: Tunja, Duitama, Chiquinquirá y Moniquirá.

Departamento de Caldas: Manizales y Chinchiná.

Departamento de Santander: San Gil, Socorro, Oiba, Suaita, Barbosa y Vélez.

Departamento de Cauca: Santander de Quilichao, Villa Rica, Puerto Tejada y Piendamó.

Desde la parte civil, una vez se surte mi retiro del servicio activo como funcionario público, inicio actividades como Perito, emitiendo conceptos en lo referente a las dinámicas, causas y consecuencias derivadas de los siniestros de tránsito con afectación a la integridad y vida de personas.

REFERENCIAS PERSONALES.

NOMBRE : LEONEL DE JESUS CHAVARRIAGA MUÑOZ
PROFESION : CHEF E INSTRUCTOR
TELEFONO : 3054260183.

NOMBRE : CARLOS ÁNDRES MARTINEZ GIRALDO
PROFESION : EMPLEADO OFICIAL, SUBINTENDENTE PONAL.
TELEFONO : 3115018895.

REFERENCIAS FAMILIARES

NOMBRE : ANA CARMENZA LÓPEZ SUAREZ
PROFESION : AMA DE CASA
TELEFONO MOVIL : 3102325615.

NOMBRE : DIANA MARÍA CHAVARRIAGA MUÑOZ
PROFESIÓN : INDEPENDIENTE
TELEFONO : 3127828114.



JOSUÉ HERMES SAMACÁ LÓPEZ
C.C. N° 80'085.563 de Bogotá D.C.

Anexo: Soporte documental que soporta experiencia y capacitación



Tecnólogo en Investigación
de Accidentes de Tránsito
Dirección Nacional de
Escuelas Policía Nacional



JOSUE HERMES SAMACA LOPEZ
C.C. No. 80.085.563
REG. INSC. No 01721 -13564 OCT/2021
RES. No. 562 OCTUBRE 22/2021



Este documento acredita a su titular para
ejercer la profesión de Técnico o Tecnólogo en
Transporte y Vías y/o Seguridad Vial dentro del
territorio nacional, en concordancia con las
leyes 33 de 1989 y 842 de 2003



Guillermo Villamarin Eslava
Presidente CPITVC

Manuel Arias Molano
Director Ejecutivo CPITVC

www.consejoprofesionalitvc.org

**CONSEJO PROFESIONAL DE INGENIERIA
DE TRANSPORTES Y VIAS DE COLOMBIA**

CERTIFICADO DE INSCRIPCIÓN No 01714-11432 Noviembre/2014
TÉCNICO PROFESIONAL EN SEGURIDAD VIAL

NOMBRE **JOSUÉ HERMES**
APELLIDOS **SAMACA LÓPEZ**
DOC. IDENTIDAD C.C. No. 80.085.563
de Bogotá

RESOLUCIÓN 344 Noviembre 21/2014
ESTABLECIMIENTO DE EDUCACIÓN SUPERIOR
Dirección Nacional de Escuelas
Policía Nacional



Este documento acredita a su titular para ejercer
la profesión de Técnico o Tecnólogo en
Transporte, Vías y/o Seguridad Vial dentro del
territorio nacional, en concordancia con las leyes
33 de 1989 y 842 de 2003



Guillermo Villamarin Eslava
Presidente CPITVC

Manuel Arias Molano
Director Ejecutivo CPITVC

www.consejoprofesionalitvc.org

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

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
POLICIA NACIONAL

CC80085563
Documento de Identificación
SAMACA LOPEZ
Apellidos

JOSUE HERMES
Nombres

PERMANENTE
Fecha de Vencimiento

INTENDENTE (R)
Grado del Titular

CASUR



01-JUN-1980

Fecha de nacimiento

000167322

Numero de carné

O +
GS. Rh

M
Sexo

**VALIDO PARA ACCEDER A LOS
SERVICIOS A QUE TENGA DERECHO**

INDICE DERECHO



MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
POLICÍA NACIONAL



DIRECCIÓN DE TALENTO HUMANO
DIRECCION DE INVESTIGACION CRIMINAL E INTERPOL
HOJA DE VIDA



14/06/2020

Hoja de Vida del Sr (a): IT SAMACA LOPEZ JOSUE HERMES

I. INFORMACIÓN PERSONAL Y FAMILIAR					
Grado IT	Identificación 80.085.563	Apellidos y Nombres SAMACA LOPEZ JOSUE HERMES	Estado Civil CASADO(A)	Días Vacaciones 0	
Fecha y Lugar de Nacimiento 01/jun/1980 TUNJA		Dirección KR 22 24 34 MZ 1 CS 28	Teléfono 63235905	Ciudad PEREIRA	
Apellidos y Nombres del Padre SAMACA PERALTA JOSUE HERMES		Dirección CARRERA 47 A N. 177 - 30	Teléfono 3126937061	Ciudad BARRANQUILLA	
Apellidos y Nombres de Madre LOPEZ SUAREZ ANA CARMENZA		Dirección KR 8 1A 60 MZ A AP 503 ED TO 6	Teléfono 3144844938	Ciudad TUNJA	
Apellidos y Nombres del Conyuge CHAVARRAGA MUÑOZ DIANA MARIA		Identificación 29679298	Fecha y Lugar de Nacimiento 05/nov/1982 PEREIRA		Fecha Matrimonio 17/11/2007 12:00:00a.
Ocupación		Empresa donde Labora		Dirección y Teléfono de la Empresa	

PARENTESCO	APELLIDOS Y NOMBRES DE LOS HIJOS	FECHA NACIMIENTO
HUO(A)	SAMACA CHAVARRIAGA BRAYDEN	11/02/2002
HUO(A)	SAMACA ALZATE CRISTOPHER DAVID	21/05/2005
HUO(A)	SAMACA CHAVARRIAGA ERICK JHOEL	30/03/2009

II. FORMACIÓN ACADÉMICA				
ESCOLARIDAD	FE. TERMINO	TÍTULO	LUGAR	CIUDAD
BÁSICA SECUNDARIA	12 DIC 1997	BACHILLER ACADEMICO	COLEGIO CARLOS MARTINEZ SILVA	BOGOTÁ, D.C.
SEMINARIO	23 JUN 2001	SEMINARIO MANEJO DEFENSIVO	MAMUT DE COLOMBIA S A	BOGOTÁ, D.C.
SEMINARIO	19 MAR 2005	SEMINARIO INVESTIGADOR TESTIGO	ICITAP	BOGOTÁ, D.C.
CURSO	16 DIC 2005	CURSO BASICO DE POLICIA JUDICIAL	ESCUELA POLICIA JUDICIAL	BOGOTÁ, D.C.
CURSO	23 DIC 2005	CURSO BASICO DE POLICIA JUDICIAL	ESCUELA DE INVESTIGACION CRIMINAL	BOGOTÁ, D.C.
SEMINARIO	07 DIC 2007	SEMINARIO TALLER POLICIA TESTIGO	ESCUELA POLICIA JUDICIAL	BOGOTÁ, D.C.
TECNICA	20 DIC 2010	TÉCNICO PROFESIONAL EN SEGURIDAD VIAL (DISTANCIA)	ESCUELA DE SEGURIDAD VIAL	BOGOTÁ, D.C.
TECNICA	02 DIC 2010	TECNICO PROFESIONAL EN SEGURIDAD VIAL	DIRECCION NACIONAL DE ESCUELAS	BOGOTÁ, D.C.
TECNICA	20 JUN 2010	TECNICO PROFESIONAL EN SERVICIO DE POLICIA	ESCUELA DE POLICIA RAFAEL REYES	SANTA ROSA DE V
CURSO	18 MAR 2010	MANEJO DE PISTOLA PARA EL SERVICIO CON ENFASIS EN EL MODELO SIG SAUER	ESCUELA DE POLICIA RAFAEL REYES	SANTA ROSA DE V
SEMINARIO	04 ABR 2010	SEMINARIO TALLER "ANTICORRUPCION Y TRANSPARENCIA INSTITUCIONAL"	UNITED STATES DEPARTMENT OF JUSTICE (ICITAP)	BUCARAMANGA

Carrera 59 Nro. 26 - 21 CAN Bogotá
Teléfono 5159000 Ext. 9807 o 9054
www.policia.gov.co
Creado por: josue.samaca



Impreso desde el PSl con No. de PIN : 41659240

Página : 1 de 7



SEMINARIO	16 ABR 2010	SEMINARIO TALLER ACTUALIZACION INSTITUCIONAL PARA EL EFECTIVO DESEMPEÑO POLICIAL	ESCUELA DE POLICIA RAFAEL REYES	SANTA ROSA DE V
SEMINARIO	28 ENE 2011	SEMINARIO TALLER "POLICIA JUDICIAL EN LA PRACTICA"	UNITED STATES DEPARTMENT OF JUSTICE-ICITAP	BOGOTÁ, D.C.
SEMINARIO	04 MAR 2011	SEMINARIO IDENTIFICACION DE PERSONAS	ESCUELA DE INVESTIGACION CRIMINAL	BOGOTÁ, D.C.
CURSO	04 MAR 2011	CURSO DE IDENTIFICACION DE PERSONAS	ESCUELA DE INVESTIGACION CRIMINAL	BOGOTÁ, D.C.
SEMINARIO	24 MAR 2011	SEMINARIO TALLER RESOLUCION DE CONFLICTOS	UNITED STATES DEPARTMENT OF JUSTICE-ICITAP	BOGOTÁ, D.C.
CURSO	28 MAY 2011	ESTACION TOTAL TOPOGRAFICA PENTAX R425VDN	PENTAX Y VISUAL STATEMENT INC	BOGOTÁ, D.C.
SEMINARIO	24 JUN 2011	SEMINARIO TALLER "POLICIA JUDICIAL EN LA PRACTICA"	UNITED STATES DEPARTMENT OF JUSTICE-ICITAP	BOGOTÁ, D.C.
CURSO	18 JUL 2011	CURSO ANALISIS RECOLECCION Y EMBALAJE DE ELEMENTOS MATERIALES PROBATORIOS Y EVIDENCIA FISICA	ESCUELA DE INVESTIGACION CRIMINAL	BOGOTÁ, D.C.
CERTIFICACION	12 DIC 2011	CERTIFICACION CIUDADANO DIGITAL	POLICIA NACIONAL DE COLOMBIA	BOGOTÁ, D.C.
SEMINARIO	14 MAY 2012	SEMINARIO PROYECTO DE VIDA SUSTENTADO EN VALORES	ESCUELA DE CARABINEROS ALEJANDRO GUTIERREZ	MANIZALES
DIPLOMADO	01 JUN 2012	DIPLOMADO POLICIA JUDICIAL	ESCUELA DE INVESTIGACION CRIMINAL	BOGOTÁ, D.C.
DIPLOMADO	01 JUN 2012	DIPLOMADO DE POLICIA JUDICIAL	ESCUELA DE INVESTIGACION CRIMINAL	BUCARAMANGA
CURSO	17 AGO 2012	CURSO ANALISIS RECOLECCION Y EMBALAJE DE ELEMENTOS MATERIALES PROBATORIOS Y EVIDENCIA FISICA	ESCUELA DE INVESTIGACION CRIMINAL	BOGOTÁ, D.C.
CERTIFICACION	21 JUL 2013	PROGRAMA DE INDUCCION	DEPARTAMENTO DE POLICIA SANTANDER	BUCARAMANGA
TECNOLOGICA	20 AGO 2016	TECNOLOGIA EN INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE TRANSITO	ESCUELA DE SEGURIDAD VIAL	BOGOTÁ, D.C.
SEMINARIO	25 SEP 2015	SEMINARIO DE ACTUACION POLICIAL EN EL PROCESO ELECTORAL	DIRECCION NACIONAL DE ESCUELAS	BOGOTÁ, D.C.
TALLER	20 AGO 2015	TALLER PROCESO ELECTORAL	ESCUELA DE CARABINEROS PROVINCIA DE VELEZ	VÉLEZ
DIPLOMADO	06 NOV 2015	DIPLOMADO FOTOGRAFIA DIGITAL FORENSE	ESCUELA DE INVESTIGACION CRIMINAL	BOGOTÁ, D.C.
SEMINARIO TALLER	29 MAY 2016	SEMINARIO TALLER INTEGRIDAD Y TRANSPARENCIA INSTITUCIONAL EN LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCION	ESCUELA DE CARABINEROS PROVINCIA DE VELEZ	VÉLEZ
CURSO	05 AGO 2016	CURSO INGLES NIVEL I	ESCUELA DE CARABINEROS PROVINCIA DE VELEZ	VÉLEZ
CURSO	09 SEP 2016	CURSO INGLES NIVEL II	ESCUELA DE CARABINEROS PROVINCIA DE VELEZ	VÉLEZ
SEMINARIO	12 DIC 2016	SEMINARIO ACTUALIZACION CODIGO NACIONAL DE POLICIA Y CONVIVENCIA	DIRECCION NACIONAL DE ESCUELAS	BOGOTÁ, D.C.
CERTIFICACION	13 DIC 2016	PROGRAMA DE INDUCCION	DEPARTAMENTO DE POLICIA SANTANDER	BUCARAMANGA
SEMINARIO	31 MAR 2017	SEMINARIO FUNDAMENTOS BASICOS DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO	DIRECCION NACIONAL DE ESCUELAS	BOGOTÁ, D.C.
SEMINARIO TALLER	17 MAY 2017	SEMINARIO TALLER ATENCION AL CIUDADANO CON ENFASIS EN LA NORMA NTC10002:2005	DIRECCION NACIONAL DE ESCUELAS	BOGOTÁ, D.C.

Carrera 59 Nro. 26 - 21 CAN Bogotá
Teléfono 5159000 Ext. 9807 o 9054
www.policia.gov.co
Creado por josue.samaca



Impreso desde el PSI con No. de PIN : 41659240

Página : 2 de 7



SEMINARIO	21 JUL 2017	SEMINARIO ACTUALIZACION CODIGO NACIONAL DE POLICIA Y CONVIVENCIA	ESCUELA DE CARABINEROS PROVINCIA DE VELEZ	VÉLEZ
DIPLOMADO	28 JUL 2017	DIPLOMADO PERITACION TECNICA EN VEHICULOS	ESCUELA DE SEGURIDAD VIAL	BOGOTÁ, D.C.
CURSO	24 JUL 2018	CURSO SISTEMA DE GESTION DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO SG-SST	ESCUELA EMPRESARIAL DE EDUCACION	MEDELLÍN
DIPLOMADO	29 SEP 2018	DIPLOMADO INTEGRIDAD Y TRANSPARENCIA INSTITUCIONAL EN LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCION	ESCUELA DE INTELIGENCIA Y CONTRAINTELIGENCIA	BOGOTÁ, D.C.
SEMINARIO	09 NOV 2018	SEMINARIO ATENCION A LOS COMPORTAMIENTOS CONTRARIOS A LA CONVIVENCIA EN MATERIA AMBIENTAL MINERIA Y SALUD LEY 1801	ESCUELA DE CARABINEROS PROVINCIA DE VELEZ	VÉLEZ
CERTIFICACION	13 NOV 2018	PROGRAMA DE INDUCCION	NO REPORTADOUNIDAD BASICA DE INVESTIGACION CRIMINAL DITRA DECAU	POPAYAN
CURSO	20 MAR 2019	CURSO TERRORISMO RADIOLOGICO Y NUCLEAR	INTERPOL	BOGOTÁ, D.C.
CURSO	20 MAR 2019	CURSO OBTENCION E INTERCAMBIO DE INFORMACION Y PRUEBAS A ESCALA INTERNACIONAL	INTERPOL	BOGOTÁ, D.C.
CURSO	20 MAR 2019	CURSO LOCALIZAR, DETENER Y EXTRADITAR A PERSONAS BUSCADAS A ESCALA INTERNACIONAL	INTERPOL	BOGOTÁ, D.C.
CURSO	20 MAR 2019	CURSO INVESTIGACIONES RELACIONADAS CON LAS DROGAS	INTERPOL	PARIS
CURSO	20 MAR 2019	CURSO INTRODUCCION GENERAL SOBRE EL SISTEMA I-24/7	INTERPOL	BOGOTÁ, D.C.
CURSO	20 MAR 2019	CURSO INSPECCION DE DOCUMENTOS DE SEGURIDAD	INTERPOL	BOGOTÁ, D.C.
CURSO	20 MAR 2019	INTRODUCCION A LA IDENTIFICACION DE LAS ARMAS DE FUEGO PARA AGENCIAS POLICIALES	INTERPOL	BOGOTÁ, D.C.
CURSO	20 MAR 2019	CURSO LA EXPLOTACION SEXUAL DE NIÑOS	INTERPOL	PARIS
CURSO	20 MAR 2019	CURSO SOBRE LOS DELITOS FORESTALES	INTERPOL	BOGOTÁ, D.C.
SEMINARIO	27 JUN 2019	SEMINARIO DE ATENCION Y SERVICIO AL CIUDADANO	ESCUELA DE INTELIGENCIA Y CONTRAINTELIGENCIA	BOGOTÁ, D.C.

IDIOMA EXTRANJERO			
Idioma	Mcer	Prueba	Fecha Exm

ESPECIALIDADES
URBANA

CURSOS DE ASCENSO			
GRADO	INICIO	TERMINO	PRESENCIAL
PT	30/06/2009	27/09/2009	PR

CURSOS ADELANTADOS EN EL PAÍS Y EN EL EXTERIOR							
GRADO	LUGAR	No. DISP.	INICIO	TERMINO	TIEMPO	ESTUDIO ADELANTADO	ESTABLECIMIENTO

Carrera 59 Nro. 26 - 21 CAN Bogotá
Teléfono 5159000 Ext. 9807 o 9054
www.policia.gov.co
Creado por: josue.samaca



Impreso desde el PSI con No. de PIN : 41659240

Página : 3 de 7



III. FORMACIÓN INSTITUCIONAL**ASCENSOS**

GRADO	TIPO DISPOSICIÓN	NUMERO DISPOSICION	FECHA FISCAL
PATRULLERO	RESOLUCION	000637	02/03/2001
SUBINTENDENTE	RESOLUCION	02838	18/09/2009
INTENDENTE	RESOLUCION	03504	18/09/2014

UNIDADES LABORADAS

GRADO	UNIDAD		DISPOSICIÓN			INICIO	TÉRMINO	TIEMPO
PT	POLCA	COORDINACION POLICIA DE CARRETERAS	A	1-043	02/03/2001	02/03/2001	04/04/2001	00 - 01 - 02
PT	POLCA	GRUPO POLICIA DE CARRETERAS VALLE	A	1-071	16/04/2001	05/04/2001	13/02/2003	01 - 10 - 08
PT	POLCA	GRUPO POLICIA DE CARRETERAS	A	1-073	16/04/2003	14/02/2003	09/02/2004	00 - 11 - 25
PT	POLCA	GRUPO POLICIA DE CARRETERAS	A	1-032	17/02/2004	10/02/2004	01/01/2005	00 - 10 - 21
PT	POLCA	ESTACION POLICIA DE CARRETERAS BOYACA	A	1-006	11/01/2005	02/01/2005	02/01/2005	00 - 00 - 00
PT	GROPE	GRUPO OPERATIVO ESPECIALIZADO BOYACA	R	02052	15/07/2007	03/01/2005	22/06/2011	06 - 05 - 19
SI	DITRA	GRUPO LABORATORIOS MOVILES DE CRIMINAL	A	1-136	21/07/2011	23/06/2011	11/06/2013	01 - 11 - 18
SI	SETRA	SECCIONAL DE TRANSITO Y TRANSPORTE SA	A	1-109	13/06/2013	12/06/2013	01/11/2016	03 - 04 - 19
IT	UBIC	UNIDAD BASICA DE INVESTIGACION CRIMINAL	A	1-220	23/11/2016	02/11/2016	14/10/2018	01 - 11 - 12
IT	UBIC	UNIDAD BASICA DE INVESTIGACION CRIMINAL	A	1-197	22/10/2018	15/10/2018		--

CARGOS DESEMPEÑADOS

GRADO	CARGO	INICIO	FIN	UNIDAD	
PT	VIGILANCIA POLICIA CARRETERAS	02 MAR 2001	04 ABR 2001	POLCA	COORDINACION POLICIA DE CARRETERAS
PT	VIGILANCIA POLICIA CARRETERAS	05 ABR 2001	13 FEB 2003	DENOR	GRUPO POLICIA DE CARRETERAS
PT	VIGILANCIA POLICIA CARRETERAS	14 FEB 2003	09 FEB 2004	DECUN	GRUPO POLICIA DE CARRETERAS
PT	CONDUCTOR	10 FEB 2004	02 ENE 2005	DECUN	GRUPO POLICIA DE CARRETERAS
PT	INTEGRANTE UNIDAD MOVIL DE INVESTIC	03 ENE 2005	02 MAR 2005	DITRA	GRUPO OPERATIVO ESPECIALIZADO BOYACA
SI	JEFE LABORATORIO MOVIL DE CRIMINAL	03 MAR 2005	22 JUN 2011	DITRA	LABORATORIOS MOVILES DE CRIMINALIS
SI	INVESTIGADOR (A) CRIMINAL	23 JUN 2011	11 JUN 2013	DITRA	GRUPO LABORATORIOS MOVILES DE CR
SI	RECIENTE TRASLADADO (UNICAMENTE PAR	12 JUN 2013	22 AGO 2013	DITRA	SECCIONAL DE TRANSITO Y TRANSPORT
SI	INVESTIGADOR (A) CRIMINAL	23 AGO 2013	31 MAY 2015	DITRA	GRUPO LABORATORIOS MOVILES DE CR
IT	INVESTIGADOR (A) CRIMINAL	07 MAY 2015	01 NOV 2016	DITRA	GRUPO LABORATORIOS MOVILES DE CR
IT	RESPONSABLE LABORATORIO MOVIL DE	01 JUN 2015	06 MAY 2015	DITRA	GRUPO LABORATORIOS MOVILES DE CR
IT	RECIENTE TRASLADADO (UNICAMENTE PAR	02 NOV 2016	21 DIC 2016	DIJIN	UNIDAD BASICA DE INVESTIGACION CRIM
IT	JEFE UNIDAD BASICA DE INVESTIGACION	22 DIC 2016	14 OCT 2018	DIJIN	UNIDAD BASICA DE INVESTIGACION CRIM
IT	RECIENTE TRASLADADO (UNICAMENTE PAR	15 OCT 2018	21 NOV 2018	DIJIN	UNIDAD BASICA DE INVESTIGACION CRIM
IT	INVESTIGADOR (A) CRIMINAL	22 NOV 2018	18 JUN 2019	DIJIN	UNIDAD BASICA DE INVESTIGACION CRIM
IT	JEFE UNIDAD BASICA DE INVESTIGACION	19 JUN 2019		DIJIN	UNIDAD BASICA DE INVESTIGACION CRIM

ENCARGOS DESEMPEÑADOS

GRADO	CARGO	INICIO	FIN	UNIDAD

Carrera 59 Nro. 26 - 21 CAN Bogotá
Teléfono 5159000 Ext. 9807 o 9054
www.policia.gov.co
Creado por: josue.samaca



Impreso desde el PSI con No. de PIN : 41659240

Página : 4 de 7



COMISIONES EN EL PAÍS Y EN EXTERIOR							
GRADO	LUGAR	DISPOSICIÓN	INICIO	TERMINO	TIEMPO	CLASE COMISIÓN	
PT	POPAYÁN		1-110	02/04/2009	12/04/2009	10	COMISION DEL SERVICIO
PT	BOGOTÁ, D.C.		1-177	30/06/2009	27/09/2009	89	COMISION DE ESTUDIOS
PT	MEDELLÍN		1-193	05/09/2009	25/09/2009	20	COMISION DEL SERVICIO
IT	SANTANDER		103	12/06/2019	14/06/2019	3	COMISION DEL SERVICIO
IT	MANIZALES		123	08/07/2019	10/07/2019	3	COMISION DEL SERVICIO
IT	CALI		1-175	17/09/2019	06/10/2019	20	COMISION DEL SERVICIO

IV. ESTÍMULOS

CONDECORACIONES		
CONDECORACIÓN	CLASE	CATEGORIA
MENCION	HONORIFICA	PRIMERA VEZ
MENCION	HONORIFICA	SEGUNDA VEZ
MENCION	HONORIFICA	TERCERA VEZ
MENCION	HONORIFICA	CUARTA VEZ
MENCION	HONORIFICA	QUINTA VEZ
DISTINTIVO	CITACION PRESIDENCIAL DE LA VICTORIA MILITAR Y POLICIAL	UNICA
MENCION	HONORIFICA	SEXTA VEZ

TOTAL CONDECORACIONES => 7

FELICITACIONES OTORGADAS

TOTAL FELICITACIONES : 73

V. INFORMACIÓN DISCIPLINARIA Y JUDICIAL

DISCIPLINARIAS						
GRADO	UNIDAD	DISPOSICIÓN	FE. FISCAL	TIEMPO	CLASE SANCIÓN	FALTA

SUSPENSIONES								
DETALLE SUSPENSIONES						RESTABLECIMIENTO		
GRADO	UNIDAD	DISPOSICIÓN	FE. FISCAL	TIEMPO	MOTIVO	DISPOSICIÓN	F. FISCAL	D/H

SEPARACIONES TEMPORALES						
GRADO	UNIDAD	DISPOSICIÓN	TIEMPO	MOTIVO		

Carrera 59 Nro. 26 - 21 CAN Bogotá
 Teléfono 5159000 Ext. 9807 o 9054
 www.policia.gov.co
 Creado por: josue.samaca



Impreso desde el P.SI con No. de PIN : 41659240

Página : 5 de 7



VI. INFORMACIÓN LABORAL

PERMISOS PARA SALIR DEL PAÍS

FECHA FISCAL	FECHA FINAL	DETALLE	MOTIVO PERMISO

LICENCIAS SIN DERECHO A SUELDO

DISPOSICIÓN	FE. FISCAL	FECHA FINAL	MOTIVO	TIEMPO

VACACIONES

GRADO	DIAS	UNIDAD	FE. SALIDA	FE. LLEGADA	DISPOSICIÓN		
PT	30	POLCA	07/09/2004	07/10/2004	ORDEN INTERNA	103	04/09/2004
PT	30	POLCA	23/05/2005	22/06/2005	ORDEN ADMINISTRATIVA DE PERSONAL	151	31/05/2005
PT	5	POLCA	30/07/2005	04/08/2005	ORDEN INTERNA	214	02/08/2005
PT	21	POLCA	10/02/2006	02/03/2006	ORDEN INTERNA	048	17/02/2006
PT	5	POLCA	31/10/2006	05/11/2006	ORDEN INTERNA	313	09/11/2006
PT	4	POLCA	28/12/2006	01/01/2007	ORDEN INTERNA	365	31/12/2006
PT	5	POLCA	03/07/2007	08/07/2007	ORDEN INTERNA	180	03/07/2007
PT	10	POLCA	14/11/2007	24/11/2007	ORDEN INTERNA	320	16/11/2007
PT	40	POLCA	01/11/2008	10/12/2008	ORDEN INTERNA	333	28/11/2008
PT	50	POLCA	13/04/2009	02/06/2009	ORDEN INTERNA	110	20/04/2009
SI	25	GROPE	05/11/2010	29/11/2010	ORDEN INTERNA	314	09/11/2010
SI	10	DITRA	24/08/2011	02/09/2011	ORDEN INTERNA	241	29/08/2011
SI	30	DITRA	01/11/2011	30/11/2011	ORDEN INTERNA	133	31/10/2011
SI	6	DITRA	17/04/2013	22/04/2013	ORDEN INTERNA	061	17/04/2013
SI	30	DITRA	19/05/2013	17/06/2013	ORDEN INTERNA	086	19/05/2013
SI	25	SETRA	13/08/2013	06/09/2013	ORDEN INTERNA	225	13/08/2013
IT	25	DITRA	01/12/2014	25/12/2014	ORDEN INTERNA	0281	11/12/2014
IT	30	DITRA	09/11/2015	08/12/2015	ORDEN INTERNA	310	06/11/2015
IT	30	DITRA	03/06/2016	02/07/2016	ORDEN INTERNA	161	09/06/2016
IT	5	UBIC	10/07/2017	14/07/2017	ORDEN INTERNA	199	18/07/2017
IT	15	UBIC	01/12/2017	15/12/2017	ORDEN INTERNA	334	30/11/2017
IT	25	UBIC	11/01/2018	04/02/2018	ORDEN INTERNA	0010	10/01/2018
IT	4	UBIC	15/03/2018	18/03/2018	ORDEN INTERNA	080	21/03/2018
IT	10	UBIC	08/01/2019	17/01/2019	ORDEN INTERNA	006	08/01/2019
IT	35	UBIC	01/12/2019	04/01/2020	ORDEN INTERNA	237	01/12/2019
IT	10	UBIC	01/02/2020	10/02/2020	ORDEN INTERNA	025	03/02/2020
IT	55	UBIC	17/03/2020	10/05/2020	ORDEN INTERNA	063	18/03/2020

Carrera 59 Nro. 26 - 21 CAN Bogotá
Teléfono 5159000 Ext. 9807 o 9054
www.policia.gov.co
Creado por: josue.samaca

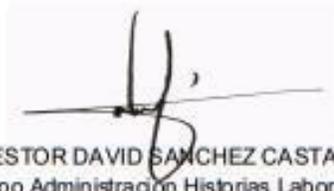


Impreso desde el PSl con No. de PIN : 41659240

Página : 6 de 7



30-8845-1-11-NE 51-CER210692 CO-30-8845-1-11-NE



Capitan NESTOR DAVID SANCHEZ CASTAÑEDA
Jefe Grupo Administración Historias Laborales



Firmado digitalmente por:
Nombre: Nestor David Sanchez Castañeda
Grado: Capitan
Cargo: Jefe Grupo Administracion Historias Laborales
Cédula: 13270255
Dependencia: Grupo Administracion Historias Laborales
Unidad: Direccion de Talento Humano
Correo: nestor.sanchez1096@correo.policia.gov.co
14/06/2020 09:22:22 p. m.

Carrera 59 Nro. 26 - 21 CAN Bogotá
Teléfono 5159000 Ext. 9807 o 9054
www.policia.gov.co
Creado por: josue.samaca



Impreso desde el PSI con No. de PIN : 41659240

Página : 7 de 7



MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
POLICÍA NACIONAL



DIRECCIÓN DE TALENTO HUMANO
DIRECCION DE INVESTIGACION CRIMINAL E INTERPOL
EXTRACTO HOJA DE VIDA

Se expide el **viernes, 12 de junio de 2020**

Extracto Hoja de Vida del Sr (a): **IT SAMACA LOPEZ JOSUE HERMES**

Grado: IT	Apellidos y Nombres: SAMACA LOPEZ JOSUE HERMES	Identificación: 80.085.563
Fecha y Lugar de Nacimiento: 01/jun/1980 TUNJA	Estado Civil: CASADO(A)	
Título : TECNOLOGIA EN INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE TRANSITO	Escolaridad : TECNOLOGICA	
Especialidad : URBANA	Cuerpo: VIGILANCIA	Estado Laboral: PENDIENTE POR RE
Cargo : JEFE UNIDAD BASICA DE INVESTIGACION CRIMINAL		
Último Ascenso : IT	Fecha Fiscal : 18/09/2014	Disposición: RESOLUCION 03504 09/09/2014
Escuela o Unidad de Ingreso : ESCUELA DE ESTUDIOS SUPERIORES DE POLICIA	Fecha de Ingreso : 06/03/2000	
Unidad Actual : DIRECCION DE INVESTIGACION CRIMINAL E INTERPOL	Fecha Alta: 02/03/2001	

SERVICIOS PRESTADOS Y DEDUCCIONES

NOVEDAD	DISPOSICIÓN			FECHA INICIO	FECHA TERMINO	TIEMPO
ALUMNO NIVEL EJECU	ORDEN ADMINISTRA	01-072	13/04/2000	06/03/2000	01/03/2001	00 - 11 - 25
NIVEL EJECUTIVO	RESOLUCION	000637	28/02/2001	02/03/2001	12/06/2020	19 - 03 - 10
TOTAL						20 - 3 - 5 *

* Este Tiempo de servicio es susceptible de variación de conformidad con los antecedentes documentales que reposan en su historia laboral

FAMILIARES

MADRE: LOPEZ SUAREZ ANA CARMENZA	PADRE: SAMACA PERALTA JOSUE HERM CONyuge	CHAVARRIAGA MUÑOZ DIANA MARIA
---	---	-------------------------------

HUJOS

PARENTESCO	NOMBRES Y APELLIDOS	FECHA NACIMIENTO
HUJO(A)	SAMACA CHAVARRIAGA BRAYDEN	11/02/2002
HUJO(A)	SAMACA ALZATE CRISTOPHER DAVID	21/05/2005
HUJO(A)	SAMACA CHAVARRIAGA ERICK JHOEL	30/03/2009

Carrera 59 Nro. 26 - 21 CAN Bogotá
Teléfono 5159000 Ext. 9807 o 9054
www.policia.gov.co



Impreso desde el PSI con No. de PIN : 41654408
Página : 1 de 5



ESTIMULOS

CONDECORACIONES					
DISTINTIVO	CATEGORIA	Fe. FISCAL	DISPOSICIÓN		
MENCION HONORIFICA	PRIMERA VEZ	02/03/2004	R	01898	30/06/2009
MENCION HONORIFICA	SEGUNDA VEZ	02/03/2007	R	01898	30/06/2009
MENCION HONORIFICA	TERCERA VEZ	02/03/2010	R	01235	25/04/2011
MENCION HONORIFICA	CUARTA VEZ	02/03/2013	R	02292	19/06/2013
MENCION HONORIFICA	QUINTA VEZ	02/03/2016	R	01612	18/04/2016
DISTINTIVO CITACION PRESIDENCIAL DE LA VICTORIA MILITAR Y POLICIAL	UNICA	26/09/2016	R	06232	26/09/2016
MENCION HONORIFICA	SEXTA VEZ	02/03/2019	R	01273	03/04/2019

TOTAL CONDECORACIONES => 7

FELICITACIONES OTORGADAS					
CLASE	MOTIVO	FECHA	DISPOSICIÓN		
FELICITACION PUBLICA COLECTIV.	BUEN DESEMPEÑO LABORAL	08/03/2002	U	039	08/03/2002
FELICITACION ESPECIAL	OPERATIVO	04/10/2002	U	069	04/10/2002
FELICITACION PUBLICA COLECTIV.	BUEN DESEMPEÑO LABORAL	04/03/2003	U	009	04/03/2004
FELICITACION ESPECIAL	BUEN DESEMPEÑO LABORAL	02/05/2003	U	018	08/05/2003
FELICITACION ESPECIAL	BUEN DESEMPEÑO LABORAL	21/07/2003	U	029	23/07/2003
FELICITACION ESPECIAL	BUEN DESEMPEÑO SERVICIO PONAL	10/12/2003	U	050	19/12/2003
FELICITACION PUBLICA COLECTIV.	BUEN DESEMPEÑO LABORAL	15/01/2004	U	004	02/02/2004
FELICITACION PUBLICA COLECTIV.	BUEN DESEMPEÑO SERVICIO PONAL	18/07/2004	U	055	18/07/2004
FELICITACION ESPECIAL	BUEN DESEMPEÑO SERVICIO PONAL	28/03/2005	U	095	05/04/2005
FELICITACION ESPECIAL	BUEN DESEMPEÑO SERVICIO PONAL	09/03/2006	U	073	14/03/2006
FELICITACION ESPECIAL	BUEN DESEMPEÑO LABORAL	11/03/2006	U	076	17/03/2006
FELICITACION ESPECIAL	BUEN DESEMPEÑO LABORAL	28/03/2006	U	093	03/04/2006
FELICITACION PRIVADA	DISPOSICION PARA EL SERVICIO	20/04/2006	U	111	21/04/2006
FELICITACION ESPECIAL	BUEN DESEMPEÑO SERVICIO PONAL	30/05/2006	U	150	30/05/2006
FELICITACION ESPECIAL	POR SU CONSAGRACION AL TRABAJO	04/07/2006	U	186	05/07/2006
FELICITACION ESPECIAL	BUEN DESEMPEÑO SERVICIO PONAL	20/07/2006	U	206	25/07/2006
FELICITACION PUBLICA COLECTIV.	BUEN DESEMPEÑO LABORAL	16/08/2006	U	238	26/08/2006
FELICITACION PUBLICA COLECTIV.	BUEN DESEMPEÑO SERVICIO PONAL	20/12/2006	U	354	20/12/2006
FELICITACION PUBLICA COLECTIV.	BUEN DESEMPEÑO LABORAL	08/04/2007	U	103	13/04/2007
FELICITACION PUBLICA COLECTIV.	BUEN DESEMPEÑO LABORAL	17/07/2007	U	198	17/07/2007
FELICITACION PUBLICA COLECTIV.	CAPTURA DELINCUENTE RECONOCIDO	28/08/2007	U	248	05/09/2007
FELICITACION ESPECIAL	BUEN DESEMPEÑO SERVICIO PONAL	17/01/2008	U	017	17/01/2008
FELICITACION PUBLICA COLECTIV.	BUEN DESEMPEÑO LABORAL	28/03/2008	U	088	03/04/2008
FELICITACION PUBLICA COLECTIV.	POR ESPIRITU DE COLABORACION	31/08/2008	U	271	26/09/2008
FELICITACION PUBLICA COLECTIV.	BUEN DESEMPEÑO LABORAL	01/02/2009	U	057	26/02/2009
FELICITACION ESPECIAL	BUEN DESEMPEÑO LABORAL	19/02/2009	U	064	05/03/2009
FELICITACION ESPECIAL	BUEN DESEMPEÑO SERVICIO PONAL	15/03/2009	U	087	28/03/2009
FELICITACION ESPECIAL	BUEN DESEMPEÑO LABORAL	14/04/2009	U	104-2	16/04/2009
FELICITACION PUBLICA COLECTIV.	BUEN DESEMPEÑO LABORAL	15/04/2009	U	106	16/04/2009
FELICITACION ESPECIAL	BUEN DESEMPEÑO SERVICIO PONAL	27/10/2009	U	306	03/11/2009
FELICITACION ESPECIAL	BUEN DESEMPEÑO SERVICIO PONAL	27/10/2009	U	307	04/11/2009
FELICITACION PUBLICA COLECTIV.	PARTICIPACION DISPOSITIVO SEMANA SANTA	14/04/2010	U	121	04/05/2010
FELICITACION ESPECIAL	BUEN DESEMPEÑO SERVICIO PONAL	10/05/2010	U	145	25/05/2010
FELICITACION ESPECIAL	BUEN DESEMPEÑO LABORAL	09/08/2011	U	237	25/08/2011

Carrera 59 Nro. 26 - 21 CAN Bogotá
Teléfono 5159000 Ext. 9807 o 9054
www.policia.gov.co



Impreso desde el PSI con No. de PIN : 41654408

Página : 2 de 5



FELICITACION ESPECIAL	BUEN DESEMPEÑO LABORAL	16/08/2011	U	249	06/09/2011
FELICITACION PUBLICA COLECTIV.	POR SU EXCELENTE DESEMPEÑO, COMPROMISO Y EFECTIVIDAD EN EL SERVICIO	30/12/2011	U	028	28/01/2012
FELICITACION ESPECIAL	BUEN DESEMPEÑO LABORAL	08/02/2012	U	025	11/03/2012
FELICITACION ESPECIAL	REDUCCION DE INDICES DELINCUENCIALES	29/02/2012	U	092	01/04/2012
FELICITACION PUBLICA COLECTIV.	EXCELENTE SERVICIO DE LA SEMANA SANTA	19/04/2012	U	110	19/04/2012
FELICITACION ESPECIAL	POR SU EXCELENTE DESEMPEÑO, COMPROMISO Y EFECTIVIDAD EN EL SERVICIO	09/07/2012	U	194	12/07/2012
FELICITACION ESPECIAL	POR SU EXCELENTE DESEMPEÑO, COMPROMISO Y EFECTIVIDAD EN EL SERVICIO	20/11/2012	U	329	24/11/2012
FELICITACION ESPECIAL	POR SU EXCELENTE DESEMPEÑO, COMPROMISO Y EFECTIVIDAD EN EL SERVICIO	26/12/2012	U	011	11/01/2013
FELICITACION ESPECIAL	EXCELENTE PRESTACION DEL SERVICIO AL PUBLICO	12/01/2013	U	017	17/01/2013
FELICITACION ESPECIAL	EXCELENTE DESEMPEÑO DE LAS FUNCIONES ASIGNADAS	21/01/2013	U	021	21/01/2013
FELICITACION ESPECIAL	EXCELENTE SERVICIO DE LA SEMANA SANTA	01/04/2013	U	122	02/05/2013
FELICITACION ESPECIAL	EXCELENTE SERVICIO DE LA SEMANA SANTA	26/04/2013	U	113	23/04/2013
FELICITACION ESPECIAL	POR SU EXCELENTE DESEMPEÑO, COMPROMISO Y EFECTIVIDAD EN EL SERVICIO	15/05/2013	U	169	18/06/2013
FELICITACION ESPECIAL	POR SU EXCELENTE DESEMPEÑO, COMPROMISO Y EFECTIVIDAD EN EL SERVICIO	22/06/2013	U	174	23/06/2013
FELICITACION ESPECIAL	POR SU EXCELENTE DESEMPEÑO, COMPROMISO Y EFECTIVIDAD EN EL SERVICIO	07/07/2013	U	194	13/07/2013
FELICITACION ESPECIAL	POR SU EXCELENTE DESEMPEÑO, COMPROMISO Y EFECTIVIDAD EN EL SERVICIO	10/07/2013	U	195	14/07/2013
FELICITACION ESPECIAL	POR SU EXCELENTE DESEMPEÑO, COMPROMISO Y EFECTIVIDAD EN EL SERVICIO	01/05/2014	U	122	02/05/2014
FELICITACION ESPECIAL	EXCELENTE SERVICIO DE LA SEMANA SANTA	01/05/2014	U	123	03/05/2014
FELICITACION ESPECIAL	BUEN DESEMPEÑO LABORAL Y MISTICA INSTITUCIONAL DURANTE LOS COMICIOS ELECTORALES PRESIDENCIALES	21/07/2014	U	0204	17/09/2014
FELICITACION ESPECIAL	POR SU EXCELENTE DESEMPEÑO, COMPROMISO Y EFECTIVIDAD EN EL SERVICIO	25/07/2014	U	208	27/07/2014
FELICITACION ESPECIAL	POR SU EXCELENTE DESEMPEÑO, COMPROMISO Y EFECTIVIDAD EN EL SERVICIO	02/09/2014	U	0205	18/09/2014
FELICITACION ESPECIAL	ACTOS EXCEPCIONALES DEL SERVICIO	26/07/2016	U	225	12/08/2016
FELICITACION ESPECIAL	ACTO MERITORIO DEL SERVICIO	12/08/2016	U	236	23/08/2016
FELICITACION ESPECIAL	ACTO MERITORIO DEL SERVICIO	14/08/2016	U	248	04/09/2016

Carrera 59 Nro. 26 - 21 CAN Bogotá
Teléfono 5159000 Ext. 9807 o 9054
www.policia.gov.co



Impreso desde el PSI con No. de PIN : 41654408

Página : 3 de 5



90-0045-1-11-NE 81-CER270008 00-90-0045-1-11-NE

FELICITACION ESPECIAL	BUEN RENDIMIENTO ACADEMICO	16/06/2017	U	060	10/07/2017
FELICITACION PUBLICA COLECTIV.	RECONOCIMIENTO A LA LABOR	19/11/2017	U	325	21/11/2017
FELICITACION ESPECIAL	EFFECTIVIDAD EN EL CUMPLIMIENTO DE LAS TAREAS ASIGNADAS	21/03/2018	U	093	03/04/2018
FELICITACION ESPECIAL	EFFECTIVIDAD EN EL CUMPLIMIENTO DE LAS TAREAS ASIGNADAS	28/05/2018	U	154	03/06/2018
FELICITACION ESPECIAL	EFFECTIVIDAD EN EL CUMPLIMIENTO DE LAS TAREAS ASIGNADAS	18/06/2018	U	171	20/06/2018
FELICITACION PUBLICA COLECTIV.	POR SU RESPONSABILIDAD, COMPROMISO, DINAMISMO Y VOCACION DEL SERVICIO	27/07/2018	A	1-139	27/07/2018
FELICITACION ESPECIAL	EFFECTIVIDAD EN EL CUMPLIMIENTO DE LAS TAREAS ASIGNADAS	07/08/2018	U	220	08/08/2018
FELICITACION ESPECIAL	EXCELENTES RESULTADOS EN COMICIOS ELECTORALES	27/08/2018	U	00242	30/08/2018
FELICITACION ESPECIAL	EFFECTIVIDAD EN EL CUMPLIMIENTO DE LAS TAREAS ASIGNADAS	08/11/2018	U	0314	09/11/2018
FELICITACION ESPECIAL	EXCELENTE GESTION DESEMPEÑO Y LOGROS ADMINISTRATIVOS	01/11/2019	U	224	18/11/2019
FELICITACION ESPECIAL	EXCELENTE GESTION DESEMPEÑO Y LOGROS ADMINISTRATIVOS	18/12/2019	U	009	13/01/2020
FELICITACION ESPECIAL	EXCELENTE GESTION DESEMPEÑO Y LOGROS ADMINISTRATIVOS	17/01/2020	U	016	22/01/2020
FELICITACION ESPECIAL	EXCELENTE GESTION DESEMPEÑO Y LOGROS ADMINISTRATIVOS	26/01/2020	U	022	29/01/2020
FELICITACION ESPECIAL	BUEN DESEMPEÑO LABORAL	16/03/2020	U	106	12/05/2020
FELICITACION ESPECIAL	EXCELENTE GESTION DESEMPEÑO Y LOGROS ADMINISTRATIVOS	16/03/2020	U	076	03/04/2020

FELICITACIONES => 73

SANCIONES					
SANCION	VALOR	DÍAS	CAUSAL	Fe FISCAL	DISPOSICIÓN

SUSPENSIONES								
DETALLE SUSPENSIONES						RESTABLECIMIENTO		
Grado	Unidad	Disposición	Fe Fiscal	Motivo	Tiempo	Fe Fiscal	Disposición	D/H

Carrera 59 Nro. 26 - 21 CAN Bogotá
Teléfono 5159000 Ext. 9807 o 9054
www.policia.gov.co



Impreso desde el P.SI con No. de PIN : 41654408

Página : 4 de 5



Este documento no tiene validez sin la revisión y firma de autoridades ordenadoras de la unidad o repartición quienes serán responsables de su veracidad y autenticidad.

La presente solicitud es susceptible de variación, toda vez que se efectúa un proceso de alimentación de las novedades presentadas en el manejo del personal en cuanto a extractos y constancias, las cuales no se han venido reportando. Esta información también está sujeta a verificación por cambio de sistema.



Capitan NESTOR DAVID SANCHEZ CASTAÑEDA
Jefe Grupo Administración Historias Laborales



Firmado digitalmente por:
Nombre: Nestor David Sanchez Castañeda
Grado: Capitan
Cargo: Jefe Grupo Administracion Historias Laborales
Cédula: 13270255
Dependencia: Grupo Administracion Historias Laborales
Unidad: Direccion de Talento Humano
Correo: nestor.sanchez1096@correo.policia.gov.co
12/06/2020 08:32:45 p. m.





Consejo Superior de la Judicatura
Unidad de Registro Nacional de Abogados y Auxiliares de la Justicia

RESOLUCION No. URNAR22-20
2 de marzo de 2022

"Por la cual se publica la relación de los aspirantes admitidos a la lista de peritos de la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo en desarrollo de lo dispuesto en el parágrafo del artículo 57 de la Ley 2080 del 2021".

LA DIRECTORA DE LA UNIDAD DE REGISTRO NACIONAL DE ABOGADOS Y AUXILIARES DE LA JUSTICIA DEL CONSEJO SUPERIOR DE LA JUDICATURA

En uso de las facultades legales que le confieren la Ley 270 de 1996 y acorde con la reglamentación establecida en los Acuerdos PCSJA21-11854 y PCSJA21-11862 de 2021, expedidos por el Consejo Superior de la Judicatura y,

CONSIDERANDO

Que de conformidad con lo establecido en el parágrafo del artículo 57 de la Ley 2080 de 2021, el Consejo Superior de la Judicatura es competente para i) Mantener un listado actualizado de peritos en todas las áreas del conocimiento que se requieran. ii) Garantizar que quienes integren la lista tengan los conocimientos, la idoneidad, la experiencia y la disponibilidad para rendir el dictamen. iii) Establecer los parámetros del régimen de remuneración de los servicios prestados por los peritos.

Que en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 3.º del Acuerdo PCSJA21-11854 de 2021, desde el 2 de noviembre de 2021, se publicó en la página web de la Rama Judicial el aviso mediante el cual se convocó a las personas naturales y jurídicas interesadas en formar parte de la lista de peritos de la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, que se utilizará en los despachos judiciales en de su ámbito territorial.

Que la Unidad de Registro Nacional de Abogados y Auxiliares de la Justicia del Consejo Superior de la Judicatura abrió el proceso de inscripción, durante el periodo comprendido entre el dos (2) y el treinta (30) de noviembre de 2021, de conformidad con lo establecido en el Artículo 1 del Acuerdo PCSJA21-11854 de 2021.

Que en la convocatoria se recibieron un total de 580 inscripciones 544 personas naturales y 36 personas jurídicas.

Que la Unidad de Registro Nacional de Abogados y Auxiliares de la Justicia del Consejo Superior de la Judicatura, verificó el cumplimiento de los requisitos de conocimientos, idoneidad, experiencia y disponibilidad para rendir dictamen exigidos a los aspirantes a perito previstos en el Acuerdo PCSJA21-11854 de 2021, así como la no existencia de causales de exclusión contempladas en el artículo 50 del Código General del Proceso.

Carrera 8 No. 12B - 82 Piso 4 PBX: 3817200 Ext. 7519 – Fax: 2842127
www.ramajudicial.gov.co



Hoja No. 2 de la Resolución No. URNAR22-20 de 2022. "Por la cual se publica la relación de los aspirantes admitidos a la lista de peritos de la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo en desarrollo de lo dispuesto en el parágrafo del artículo 57 de la Ley 2080 del 2021".

Que en aplicación al parágrafo del artículo 1 del Acuerdo PCSJA21-11854 de 2021 que establece (...) "Los evaluadores, valuadores, tasadores y demás términos que se asimilen a estos utilizados en Colombia se registrarán exclusivamente por la ley 1673 de 2013 y aquellas normas que la desarrollan o complementan", para estos efectos se podrá acudir al registro abierto de evaluadores.

Que con fundamento en el proceso de verificación de requisitos se procede a publicar la lista de peritos integrada por las personas naturales y jurídicas que se inscribieron y cumplieron a cabalidad con lo dispuesto en el acuerdo de convocatoria,

Que, en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1º. Publicar la lista de **ADMITIDOS** como peritos para la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, obtenida del proceso de evaluación de los aspirantes inscritos que cumplieron con los requisitos para ejercer en las diferentes áreas y/o especialidades admitidas y que se utilizará en los despachos judiciales en su ámbito territorial, conforme con el listado anexo que hace parte integral de la presente Resolución.

ARTÍCULO 2º. Publicar la presente resolución conforme a lo dispuesto por el artículo 14 del Acuerdo PCSJA21-11854 de 2021, a través de la página de web de la Rama Judicial www.ramajudicial.gov.co, por un término de cinco (5) días hábiles, comprendidos entre el dos (2) y el ocho (8) de marzo de 2022.

ARTÍCULO 3º. La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición y contra la misma procede el recurso de reposición ante la Unidad de Registro Nacional de Abogados y Auxiliares de la Justicia y el de apelación ante el Consejo Superior de la Judicatura, en los términos previstos en la Ley 1437 de 2011 y el artículo 15 del Acuerdo PCSJA21-11854 de 2021, los cuales se podrán interponer dentro de los diez (10) días hábiles comprendidos entre el nueve (9) al veintitrés (23) de marzo de 2022.

NOTIFIQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los dos (2) días del mes de marzo del año dos mil veintidós (2022).

URNA/MEC/Mrb

Firmado Por:

Carrera 8 No. 12B - 82 Piso 5 PBX: 3817200 Ext. 7519 – Fax: 2842127
www.ramajudicial.gov.co

Martha Esperanza Cuevas Melendez
Director Unidad
Consejo Superior De La Judicatura
Sala Administrativa
Bogotá, D.C. - Bogotá D.C.,

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez jurídica, conforme a lo dispuesto en la Ley 527/99 y el decreto reglamentario 2364/12

Código de verificación: **bb01872f73b08a5a1f079fe6ba0856ca22b328f0f204f955698648afe43aa160**
Documento generado en 02/03/2022 06:20:55 PM

Descargue el archivo y valide este documento electrónico en la siguiente URL:
<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>

LISTA DE PERITOS DE LA JURISDICCIÓN DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVA
ACUERDOS PCSJA21-11854 Y PCSJA21-11862

Fecha de generación miércoles, 2 de marzo de 2022

NUMERO DE RADICADO	TIPO DE IDENTIFICACIÓN	No. IDENTIFICACIÓN	NOMBRE O RAZÓN SOCIAL	AREA	PROFESIÓN Y/O ESPECIALIDAD
128	CC	80085563	SAMACÁ LÓPEZ JOSUÉ HERMES	ANÁLISIS, INVESTIGACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN DE ACCID	PERITACIÓN DE DAÑOS EN VEHÍCULOS SINIESTRADOS

ACUERDOS PCSJA21-11854 Y PCSJA21-11862

Fecha de generación miércoles, 2 de marzo de 2022

NUMERO DE RADICADO	NUMERO DE IDENTIFICACIÓN, NOMBRES APELLIDOS O RAZON SOCIAL		LUGAR DONDE ESTA EN CAPACIDAD DE PRESTAR EL SERVICIO		
	No. IDENTIFICACIÓN	NOMBRE	UBICACIÓN	DEPARTAMENTO	CIUDAD
128	80085563	SAMACÁ LÓPEZ JOSUÉ HERMES	NACIONAL		



**El Centro de Experimentación y Seguridad Vial
CESVI COLOMBIA S.A.**

NIT. 830.038.753-3

Autorización Oficial Secretaría de Educación de Cundinamarca
Resolución N° 009305 de 01 diciembre de 2009
Registro de programas Resolución N° 003615 de 12 noviembre de 2020
Reconocimiento SENA Resolución N° 00028 de julio de 2007
Entidad de Educación para el Trabajo y el Desarrollo Humano



Hace constar que

Josue Hermes Samaca Lopez

Con documento de identidad No.

80085563

Cursó y aprobó la acción de formación

Peritación de Camiones Nivel 2

Con una duración de

8 Horas

En testimonio se firma en la ciudad de Tenjo, a los 17 días del mes de Febrero de 2022

Olga Patricia Triana
Directora de Formación
Cesvi Colombia S.A.

Código de verificación

0470140220221702202280085563

Para verificar la validez de este certificado
consulte la página www.cesvicolombia.com
y digite este código



LA ESCUELA SUPERIOR DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Creada por la Ley 19 de 1958

Dirección Nacional

Dirección de Capacitación - Bogotá, D.C.

CERTIFICA QUE:

JOSUÉ HERMES SAMACÁ LÓPEZ

C.C 80.085.563

PARTICIPÓ en el DIPLOMADO

CONSTRUCCIÓN DE PAZ Y DERECHOS HUMANOS

Realizado en Bogotá, D.C. entre el 16 de Junio y el 5 de Septiembre de 2021

Con una intensidad de 100 horas, Se expide en BOGOTÁ, D.C., el 8 de Septiembre de 2021

Catalina Bello

CATALINA BELLO
Gerente
Programa Derechos Humanos USAID / Colombia

Ruby G.

RUBY MARITZA GERENA USECHE
Directora (E) Dirección de Capacitación
Escuela Superior de Administración Pública.



Para verificar la autenticidad del certificado, ingrese a <https://sirecec3.esap.edu.co/> y digite el código.

Código: 075e76a5-4e04-4cd2-8d83-8922ecf59c98

CERTIFICA A

Josué Hermes Samacá Lopez
Cc 80.085.563

POR HABER PARTICIPADO Y APROBADO EL CURSO
"TRIMBLE FORENSICS REVEAL INTERMEDIATE DIAGRAMMING"

Desarrollado del 19 de Junio al 17 Julio de 2021
Colombia



William C. Caro

Applied Forensics Expert Trimble at Colombia
Geosystem Ingeniería



Fabian Pinilla C.

Applied Forensics Expert Trimble at Latinoamérica
Trimble Forensics



CERTIFICADO DE RECONOCIMIENTO

PILOTO PROFESIONAL



Este certificado es emitido a:

JOSUE HERMES SAMACA LOPEZ

Por haber terminado el curso de Profesionalización para Motociclistas



CENTRO DE INNOVACION
PARA MOTOCICLISTAS

27 de abril de 2020



**POLICIA NACIONAL
ESCUELA NACIONAL DE POLICIA GENERAL SANTANDER
SECCIONAL DE ESPECIALIZACION POLICIA DE CARRETERAS**



LA DIRECCIÓN DE LA SECCIONAL
ESPECIALIZACIÓN DE POLICIA DE CARRETERAS
HACE CONSTAR

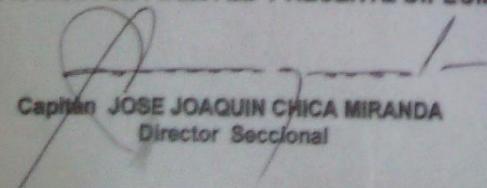
QUE EL SEÑOR

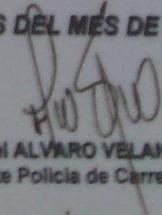
Pt. Josué Hermes Samacá López

TERMINO SATISFACTORIAMENTE EL CURSO DE **POLICÍA DE CARRETERAS ADELANTADO**
EN LA **SECCIONAL DE ESPECIALIZACIÓN POLICÍA DE CARRETERAS**
REALIZADO DEL 04 de Enero AL 27 de Marzo 2001 CON UNA INTENSIDAD HORARIA DE 600 HORAS

REGISTRADO EN EL FOLIO N° 218 DEL LIBRO DE REGISTRO 3500 RESOLUCION 00813

EN CONSTANCIA SE FIRMA EL PRESENTE DIPLOMA EN BOGOTA D.C. A LOS 27 DÍAS DEL MES DE MARZO DEL 2001


Capitán JOSE JOAQUIN CHICA MIRANDA
Director Seccional


Teniente Coronel ALVARO VELANDIA NIÑO
Comandante Policía de Carreteras

Reconocimiento al Desempeño



Este Diploma Certifica que:

JOSE HERMES SAMACA LOPEZ

cumplió con éxito los requerimientos del curso
de Manejo Defensivo de Tractomula
del 19 al 23 de Junio de 2001

MAMUT
DE COLOMBIA

Instructor

Bogotá, Junio 23 de 2001

Lugar y Fecha

Policia Nacional



Dirección Operativa

La Escuela de Policía Carreteras Hace Constar Que el Señor:

PT. Josué Hermes Samacá López

Realizó y aprobó el curso 001 de Conductores de Vehículos Articulados.

Desde el 11 de Junio de Al 27 de Junio de 2001 con una intensidad Horaria de 100 Horas

En constancia se firma en Bogotá, D. C. A los 27 Días del Mes de Junio de 2001

Comandante Policía de Carreteras

Capitán César Augusto Pinzón Barrera.
Director Escuela Policía de Carreteras

Secretario Gral. Mamut de Col.

POLICÍA NACIONAL DE COLOMBIA
ESCUELA DE POLICÍA JUDICIAL E INVESTIGACIÓN



Instituto de educación superior aprobado mediante resolución ICPES No. 001364 de 1993

Certifica que:

El Señor PT. JOSUÉ HERMES SAMACA LOPEZ

C.C. 80.085.563 de Bogotá

Asistió al

Curso Básico de Policía Judicial

Realizado en Bogotá, del 18 de Octubre al 16 de diciembre de 2005, con una intensidad de 578 horas.

Intendente Jefe *MARLEN MORENO RABÓN*
Secretaria Académica

Teniente Coronel *MIREYA CORDON LOPEZ*
Directora Escuela

POLICÍA NACIONAL DE COLOMBIA
ESCUELA DE POLICÍA JUDICIAL E INVESTIGACIÓN



Instituto de Educación Superior aprobado mediante Resolución ICPES No. 001364 de 1993

Certifica que:

El señor JOSUE HERMES SAMACA LOPEZ

C.C. 80.085.563 de Bogotá

Asistió al

Seminario Taller Policía Testigo

Realizado en Bogotá del 03/12/07 al 07/12/07, con una intensidad de 40 horas.

Teniente Coronel *ALVARO PICO MALAVER*
Director Escuela


POLICIA NACIONAL DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO DE POLICIA CALDAS
ESTACION POLICIA DE TRANSITO





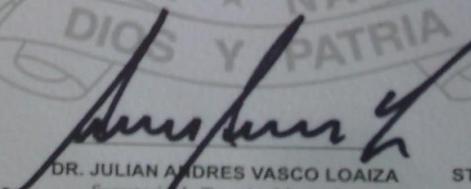
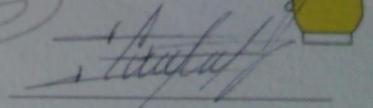

HACE CONSTAR QUE:
Josué Hermes Samacá López

C.C. No. 80085563 de Bogotá

Participó en el **Primer Seminario en Transporte y Manejo de Sustancias Peligrosas**, realizado en la ciudad de Manizales, los días 21, 22 y 23 de Febrero de 2008, con una intensidad de 12 horas, llevado a cabo en el Centro de Convenciones Teatro los Fundadores; precedido por el Doctor LUIS HERNANDO DAVILA DUQUE Ingeniero de Procesos y Especialista en manejo de Materiales Peligrosos.





CR. JHON JAIME OSPINA LOAIZA
 Cdte. Departamento Policía Caldas

DR. JULIAN ANDRES VASCO LOAIZA
 Secretario de Transito Manizales

ST. JHONNY HARLEY CASTILLO ESPAÑOL
 Comandante Estación Policía de Tránsito

República de Colombia
 Policía Nacional



Dirección Nacional de Escuelas
Creada mediante decreto No. 4222 del 23 de Noviembre de 2006 y teniendo en cuenta que el (la) señor (a)

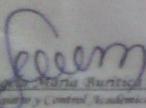
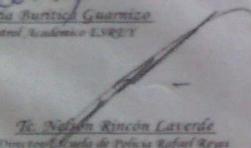
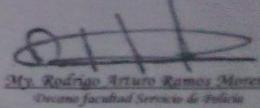
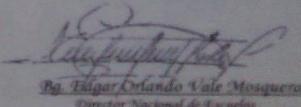
Si. Josué Hermes Samacá López
Cédula 80085563 de Bogotá

Cumplió con los requisitos académicos exigidos por la ley, por lo tanto le otorga el título de:

Técnico Profesional en Servicio de Policía

Programa con registro calificado, otorgado mediante Resolución No. 03561 del 20 de Agosto de 2008 del Ministerio de Educación Nacional.

En constancia se firma el presente diploma en Bogotá D.C. a los 02 días del mes de Febrero de 2010
 Registrado en el libro 001 folio 190 bajo el número 100

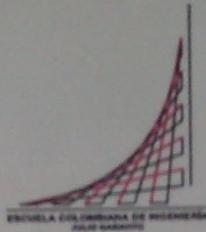





Te. Angélica María Buitrago Guarnico
 Jefe Registro y Control Académico LSREY

Te. Nelson Rincón Laverde
 Director Escuela de Policía Rafael Reyes

My. Rodrigo Arturo Ramos Moreno
 Decano Facultad Servicio de Policía

Sr. Tulio Orlando Vale Mosquera
 Director Nacional de Escuelas



La Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito

Con personería jurídica concedida por el Ministerio de Justicia
según resolución No. 086 del 19 de enero de 1973

certifica que

Josué Hermes Samacá López

C.C. 80.085.563

asistió al

Diplomado Investigación y Reconstrucción de Accidentes de Tránsito en 3D

Realizado en Bogotá, D.C., para la Policía Nacional de Colombia,
del 20 de octubre al 7 de noviembre de 2014, con una duración de 120 horas

Ingeniera María Paulina Villegas de Brigard
Decana Ingeniería Civil

Ingeniera Diana Patricia Santoyo Suárez
Directora Unidad de Gestión Externa

REPÚBLICA DE COLOMBIA POLICÍA NACIONAL



DIRECCIÓN NACIONAL DE ESCUELAS ESCUELA DE INVESTIGACIÓN CRIMINAL

Creada por Decreto 4222 del 23 de noviembre de 2006

Certifica Que
El señor **SI. JOSUE HERMES SAMACA LOPEZ**

Cédula Ciudadanía No. 80085563 de Bogotá

Asistió al Curso:

ANÁLISIS, RECOLECCIÓN Y EMBALAJE EMP Y EF

Realizado en Palmira, del 13 al 17 de Agosto de 2012 con intensidad de 50 horas.

En constancia se firma el presente certificado en Bogotá D.C., a los 17 días del mes de Agosto de 2012

Registrado en el Libro 10 Folio No. 288 bajo el Número 7.

Fernando Alejandro Borrón Contreras
Registrador y Control

Mayer Martínez Zambrano Rincón Rojas
Jefe Área Educación Continuada

Genaro Germán José Martínez Ramos González
Director Escuela de Investigación Criminal

REPÚBLICA DE COLOMBIA
POLICÍA NACIONAL



DIRECCIÓN NACIONAL DE ESCUELAS
ESCUELA DE INVESTIGACIÓN CRIMINAL

Creada mediante Decreto 4222 del 23 de noviembre de 2006

Certifica Que
El señor **SI. SAMACA LOPEZ JOSUÉ HERMES**

Cédula Ciudadanía No. 80085563 de Bogotá

Astació al Diplomado:

POLICÍA JUDICIAL

Realizado en **MONTAÑALES**, del 21 de mayo al 01 de junio de 2012 con intensidad de 100 horas.
En constancia se firmó el presente certificado en Bogotá D.C., a los 7 días del mes de junio de 2012
Registrado en el Libro 10 Folio No. 191 bajo el Número 5.

General, CAYÁN AGUIRRE, BRUNO LONDOÑO

Mayor, MARCELA JARAMILLO RINCON ARJAS
Jefe Área Educación Continuada

General, ROSA INÉS REYES GONZALEZ
Directora Escuela de Investigación Criminal



e-Citizen

Certificación e-Citizen
e-Citizen Certificate

Certifica que:
This is to certify that

JOSUE HERMES SAMACA LOPEZ

Aprobó satisfactoriamente todos los requerimientos para obtener
la certificación internacional e-Citizen.

has successfully met the requirements for the granting of the
e-Citizen certification.

ICSA, Colombia



ICSA, Colombia

12/12/2011

Fecha
Date

ECT2094930

Código Internacional
Serial Number



Colombia, Colombia
Living Learning Foundation

Impreso

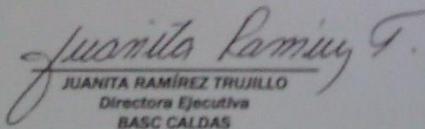


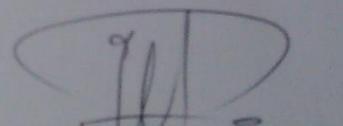
BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

Business Alliance for Secure Commerce – BASC Capítulo Caldas
Certifica Que:

JOSUÉ HERMES SAMACÁ LÓPEZ
C.C.80,085,563

Asistió a la capacitación:
"INTEGRIDAD DE LA CARGA E INSPECCIÓN DE CONTENEDORES Y VEHICULOS"
Con una intensidad de 7 horas, el día 29 de septiembre de 2011
Manizales – Colombia


JUANITA RAMÍREZ TRUJILLO
Directora Ejecutiva
BASC CALDAS


LUIS GUILLERMO BARRETO BOTERO
Conferencista
Auditor Internacional BASC

Certificado 2011-665

World BASC Organization, Inc.



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

Alianza Empresarial para un Comercio Seguro

Certifica que:

Josué Samacá López

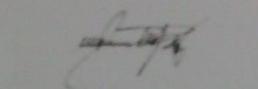
Policia Nacional de Colombia

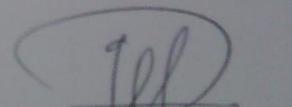
Aprobó el:

Curso Auditoría Interna BASC V3 – 2008 Nivel I y II con
Énfasis en Transporte Terrestre

Realizado los días de 06 de Diciembre de 2011 a 09 de Diciembre de 2011 con una intensidad de 40 horas

Este certificado se expide en la ciudad de Bogotá D.C, a los 09 días del mes de Diciembre de 2011


Miguel Velasquez Olea
Director Ejecutivo


Luis Guillermo Barreto
Conferencista

Cert 843-3223



UNITED STATES
DEPARTMENT OF JUSTICE

International Criminal Investigative Training
Assistance Program (ICITAP)

Certifica que:

Josué Hermes Samacá López

Asistió al Seminario Taller “Policía Judicial en la
Práctica”, realizado en la ciudad de
Paipa, del 22 al 24 de junio de 2011,
con una intensidad de 24 horas.

Gary T. Sheridan
Gary T. Sheridan
Director ICITAP – Colombia

REPÚBLICA DE COLOMBIA
POLICÍA NACIONAL



DIRECCIÓN NACIONAL DE ESCUELAS
ESCUELA DE INVESTIGACIÓN CRIMINAL

Creada mediante Decreto 4222 del 23 de noviembre de 2006

Certifica Que

El Señor SI. JOSUE HERMES SAMACA LOPEZ

Cédula de Ciudadanía No. 80085563 de Bogotá - Cundinamarca

Asistió al curso:

ANÁLISIS, RECOLECCIÓN Y EMBALAJE DE EMPYEF

Realizado en Tunja, del 18 al 22 de julio de 2011 con una intensidad de 50 horas.

En constancia se firma el presente certificado en Bogotá D.C., a los 22 días del mes de julio de 2011.

Registrado en el libro 9, folio No. 243, bajo el número 3

Teniente, *ERVEN ALCANTARA BARRON CORTUGUERA*
Jefe de Registro y Control

Teniente Coronel, *MICHEL CRISTÓBAL RIVERA*
Jefe (E) de la Escuela de Investigación Criminal

Teniente Coronel, *ANA BEATRIZ RAMÍREZ GONZÁLEZ*
Directora Escuela de Investigación Criminal



UNITED STATES DEPARTMENT OF JUSTICE

International Criminal Investigative Training
Assistance Program (ICITAP)

Certifica que:

Josué Hermes Sámaca López

Cumplió satisfactoriamente el Seminario Taller
“Resolución de Conflictos”, realizado en la ciudad
de Tunja, del 22 al 24 de marzo de 2011,
con una intensidad de 24 horas.

Gary T. Sheridan
Director ICITAP – Colombia

REPÚBLICA DE COLOMBIA
POLICÍA NACIONAL



DIRECCIÓN NACIONAL DE ESCUELAS
ESCUELA DE INVESTIGACIÓN CRIMINAL

Creada mediante Decreto 4222 del 23 de noviembre de 2006

Certifica Que

El señor **SI. JOSUÉ HERMES SAMACA LÓPEZ**
Cedula de Ciudadanía No. 80.085.563 de Bogotá

Asistió al

CURSO EN IDENTIFICACIÓN DE PERSONAS

Realizado en Tunja., del 28 de febrero al 04 de marzo de 2011 con una intensidad de 50 horas.
En constancia se firma el presente certificado en Bogotá D.C., a los 04 días del mes de marzo de 2011.
Registrado en el libro 9, folio No. 63, bajo el número 6.

Intendente Jefe, ANGELICA MARIÁ CORTÉS VILLAMIL
Jefe Registro y Control

Mayor, MARITZA ZAMVEDY BENÓN ARIZA
Jefa Área de Educación Continuada

Teniente Coronel, JUAN ENRIQUE RAMOS GONZÁLEZ
Director Escuela de Investigación Criminal



UNITED STATES
DEPARTMENT OF JUSTICE

International Criminal Investigative Training
Assistance Program (ICITAP)

Certifica que:

Josué Hermes Samacá López

Asistió satisfactoriamente al Seminario Taller
“**Anticorrupción y Transparencia Institucional**”,
realizado en la ciudad de Paipa, del 2 al 4 de
noviembre de 2010, con una intensidad de 24 horas.

Gary T. Sheridan
Director ICITAP – Colombia



UNITED STATES
DEPARTMENT OF JUSTICE

International Criminal Investigative Training
Assistance Program (ICITAP)

Certifica que:

Josué Hermes Samacá López

Asistió al Seminario Taller “**Policía Judicial en la
Práctica**”, realizado en la ciudad de Paipa,
del 26 al 28 de enero de 2011,
con una intensidad de 24 horas.

Gary T. Sheridan
Director ICITAP – Colombia

REPÚBLICA DE COLOMBIA
POLICÍA NACIONAL



DIRECCIÓN NACIONAL DE ESCUELAS
Creada mediante Decreto Nro. 4222 del 23 de noviembre de 2006 y teniendo en cuenta que el (a) señor (a):

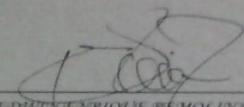
JOSUÉ HERMES SAMACÁ LÓPEZ
Cédula de Ciudadanía N° 80.085.563

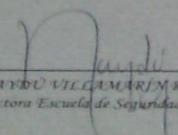
Cumplió con los requisitos académicos exigidos por la ley, por lo tanto le otorga el título de:

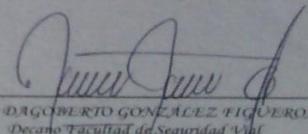
“TÉCNICO PROFESIONAL EN SEGURIDAD VIAL”

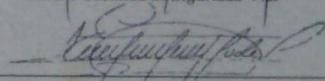
Programa con Registro Calificado, otorgado mediante Resolución N° 8515 del 27 de septiembre de 2010 del Ministerio de Educación Nacional.

En constancia se firma el presente diploma en Bogotá D.C., a los 20 días del mes de diciembre de 2010.
Registrado en el libro 01 folio 68 bajo el número 2010.


Intendente EDWIN ENRIQUE REMOLINA CAVIEDES
Jefe Registro y Control Académico Escuela de Seguridad Vial


Coronel NAYDU VILLAMARÍN RENTERÍA
Directora Escuela de Seguridad Vial


Mayor DAGOBERTO GONZÁLEZ FIQUEROA
Decano Facultad de Seguridad Vial


Brigadier General EDGAR ORLANDO VACA MOSQUERA
Director Nacional de Escuelas

REPÚBLICA DE COLOMBIA
POLICÍA NACIONAL



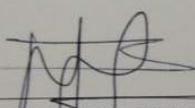
DIRECCIÓN NACIONAL DE ESCUELAS
ESCUELA DE INVESTIGACIÓN CRIMINAL
Creada mediante Decreto 4222 del 23 de noviembre de 2006

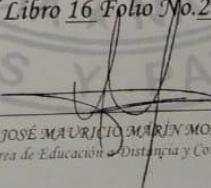
Certifica Que

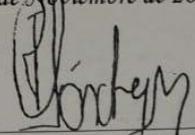
El Señor **JOSUÉ HERMES SAMACÁ LÓPEZ**
Cedula de Ciudadanía No. 80085563 de Bogotá

Asistió y Aprobó el Diplomado En:
FOTOGRAFÍA DIGITAL FORENSE

Realizado en Bogotá D.C., del 26 de Octubre al 06 de Noviembre de 2015 con intensidad de 100 horas.
En constancia se firma el presente certificado en Bogotá D.C., a los 6 días del mes de Noviembre de 2015
Registrado en el Libro 16 Folio No. 237 Bajo el Número 1.


Teniente JESÚS ALBERTO SOLANO BELTRÁN
Jefe Registro y Control


Capitán JOSÉ MAURICIO MARÍN MONEDERO
Jefe Área de Educación a Distancia y Continuada


Teniente Coronel JULIO CÉSAR SÁNCHEZ MOLINA
Director Escuela de Investigación Criminal



República de Colombia
Policía Nacional

Dirección Nacional de Escuelas
Institución Universitaria

Creada mediante Decreto No. 4222 del 23 de Noviembre de 2006
y teniendo en cuenta que el (la) señor (a):

Josué Hermes Samacá López

Identificado(a) con cédula de ciudadanía No. 80085563 expedida en Bogotá, D.C.

Cumplió con los requisitos académicos exigidos por la ley, por lo tanto se le otorga el título académico de:

Tecnólogo en Investigación de Accidentes de Tránsito

Programa con Renovación de Registro Calificado otorgado mediante Resolución No. 9197 del 22 de octubre de 2010, emanada por el el Ministerio de Educación Nacional.

El presente título académico fue otorgado en solemne ceremonia, el día veintiocho (28) del mes de diciembre de dos mil diecisiete (2017).

En constancia se firma en Bogotá D.C. a los veintiún (21) días del mes de diciembre de 2020.

Registrado en el libro 1 folio 30 bajo el número 19

Mayora Xamin Berrio Toro
Secretaría Académica

Mayora Jhon Albert Porras Gómez
Decano Facultad de Seguridad Vial

Mayora General Juan Alberto Libreros Morales
Director Nacional de Escuelas

DA20204147
REPÚBLICA NACIONAL DE POLICÍA

Ministerio de Defensa Nacional

Policia Nacional



Dirección Nacional de Escuelas
Institución Universitaria

Creada mediante Decreto No. 4222 del 23 de Noviembre de 2006

ACTA DE GRADO No. 09

En Bogotá D.C., a los veintiocho (28) días del mes de diciembre del dos mil diecisiete (2017), siendo las 10:00 horas, se reunieron en el auditorio de la Escuela de Seguridad Vial, en solemne ceremonia presidida por el señor Mayor General Carlos Enrique Rodríguez González Director Nacional de Escuelas, la señora Coronel Sandra Patricia Hernández Garzón Directora Escuela de Seguridad Vial "Mayor General Deogracias Fonseca Espinosa", el señor Capitán Alvaro Andrés Arana Celis Decano Facultad de Seguridad Vial, la señora Capitán Angela María Buriticá Guarnizo Secretaria Académica (E) y demás autoridades académicas de la Escuela con el fin de conferir el título de "Tecnólogo en Investigación de Accidentes de Tránsito", al señor (a):

Josué Hermes Samacá López

Identificado(a) con cédula de ciudadanía No. 80085563 Expedida en Bogotá, D.C.

El señor(a) fue presentado(a) por el señor Capitán Alvaro Andrés Arana Celis Decano Facultad de Seguridad Vial, quien dio fe que cursó y aprobó a satisfacción los requisitos académicos establecidos en el plan de estudios del programa Tecnología en Investigación de Accidentes de Tránsito, aprobado mediante Resolución Interna del Plan de Estudios No. 01914 del 4 de junio de 2012, programa académico con Registro Calificado otorgado mediante Resolución No. 9197 del 22 de octubre de 2010 emanada por el Ministerio de Educación Nacional.

En consecuencia, el señor Mayor General Carlos Enrique Rodríguez González Director Nacional de Escuelas, toma el juramento de rigor y por delegación del Estado le confirió el título correspondiente y se procede a la entrega del diploma que lo acredita en idoneidad para ejercer la profesión de:

Tecnólogo en Investigación de Accidentes de Tránsito

Para constancia se firma en Bogotá D.C., a los veintiocho (28) días del mes de diciembre del dos mil diecisiete (2017), por la señora Capitán Angela María Buriticá Guarnizo Secretaria Académica (E).

Registrado en el libro No.1, folio No.30, bajo el número 19.

Acta expedida en Bogotá D.C., a los veintiún (21) días del mes de diciembre del dos mil veinte (2020).

YASMIN BERRIO TORO
Secretaria Académica

Transversal 33 47A -35 sur, Fátima, Bogotá D.C.
Correo: dinae.secad@policia.gov.co
Teléfono: 5159322

A20204147

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA



