



POLICÍA NACIONAL

										Número Único de Noticia Criminal.									
DIJIN I.P. R A T 0 0 3 - 2 0 2 2										1 5 6 9 3 6 0 0 0 2 1 8 2 0 2 0 0 0 0 1 7									
Entidad Radicado Interno										Departamento Municipio Entidad Unidad Receptora Año Consecutivo									

										INFORME INVESTIGADOR DE LABORATORIO - FPJ-13									
Este informe será rendido por la Policía Judicial																			
Departamento Boyacá					Municipio Tunja					Fecha 21 01 2022					Hora 1 6 1 5				

De conformidad con lo estipulado en el artículo 218 de la Ley 1437 de 2011, me permito rendir el siguiente informe, bajo la gravedad de juramento.

1. IDENTIFICACIÓN DEL INFORME:																			
Orden de Trabajo 2021--00467																			
Unidad Básica de investigación Criminal DITRA DEBOY																			
Avenida Oriental, Carrera 6, con Calle 16, Antigua estación de ferrocarril, frente al antiguo terminal de transportes.																			
Tunja-Boyacá.																			

2. DESTINO INFORME:										Recibido:									
DOCTORA JACQUELINE FLECHAS NIÑO																			
UNIDAD LOCAL DE FISCALÍAS.										Enero 24/2022									
FISCALÍA LOCAL 23.																			
CARRERA 5 N° 7-50.																			
PALACIO DE JUSTICIA SANTA ROSA DE VITERBO-BOYACÁ.																			
Referencia: Solicitud de análisis FPJ-12, UBIC DIJIN DITRA SETRA DEBOY del 29/10/2021; dentro de la cual se solicita realizar reconstrucción analítica y animación del accidente de tránsito asociado con el Numero Único de Noticia Criminal 156936000218202000017.																			

3. ESTUDIO SOLICITADO																			
Realizar reconstrucción analítica del accidente donde se establezca las causas probables del accidente, establecer factores contribuyentes y determinantes del hecho, y demás que estime pertinente el señor perito reconstructor.																			

4. DESCRIPCIÓN DE LOS ELEMENTOS MATERIALES PROBATORIOS Y EVIDENCIA FÍSICA RECIBIDOS PARA ESTUDIO																			
Documentos aportados por el solicitante, los cuales fueron allegados de manera física, así:																			
✦ Programa metodológico de la FGN.																			
✦ Se recibe para el desarrollo del presente análisis la carpeta original de la investigación, la cual consta de ciento veinte tres (123) folios, incluyendo varios folios en los cuales se aprecian imágenes impresas captadas al momento de la atención del evento; conjunto de documentos cuyas imágenes se analizan y se contrastan con la información testimonial y documental recopilada al momento de la ocurrencia del hecho; generando la evaluación de la totalidad de la información recopilada por el ente investigador, dentro de la cual se encuentra inmersa la evidencia testimonial, información recopilada por el despacho judicial y la totalidad de los E.M.P y E.F., lo anterior con el único propósito de generar la elaboración del presente informe pericial de la investigación radicada con el número de la Noticia Criminal 156936000218202000017 , lo anterior para generar la respuesta correspondiente.																			
Nota: La información anteriormente descrita se recibe en archivo físico.																			

5. DESCRIPCIÓN Y EXPLICACIÓN DE LOS PRINCIPIOS, MÉTODOS Y PROCEDIMIENTOS TÉCNICOS UTILIZADOS:**5.1 PROCEDIMIENTOS TÉCNICOS EMPLEADOS:**

- 5.1.1. Se realiza análisis de los documentos aportados con el fin de extraer información relacionada con el accidente de tránsito.
- 5.1.2. Se realiza análisis del bosquejo topográfico, para verificar la posición final de los vehículos involucrados, así como del lugar de los hechos.
- 5.1.3. Se realiza análisis de las imágenes del lugar de los hechos para verificar la señalización existente, geometría vial y su entorno.
- 5.1.4. Se analiza el patrón de lesiones de las víctimas, teniendo en cuenta su ubicación, magnitud y gravedad de las mismas.
- 5.1.5. Se analiza el patrón de daños de los móviles intervinientes, teniendo en cuenta su ubicación, magnitud y gravedad.
- 5.1.6. Se realiza la apreciación de la investigación a fin de lograr determinar dinámica, conclusiones y teoría del accidente en cuanto a los factores determinante y contribuyentes.

5.2. EXPLICACIÓN DEL PRINCIPIO TÉCNICO – CIENTÍFICO (INFORME SOBRE EL GRADO DE ACEPTACIÓN POR LA COMUNIDAD CIENTÍFICA): Se garantiza la actividad pericial en la Reconstrucción de los Accidentes de Tránsito estandarizado mediante guía 2DC-GU-0026 dentro del proceso Desarrollar Investigación Criminalística de la Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL (DIJIN) y los demás procedimientos aplicados por los diferentes organismos judiciales a nivel nacional e internacional.

ACEPTACIÓN DE LOS PRINCIPIOS, MÉTODOS O PROCEDIMIENTOS POR LA COMUNIDAD TÉCNICO CIENTÍFICA:

Método Científico utilizados y ratificados por la comunidad científica como válidas a la hora de proceder con el fin de exponer y confirmar sus teorías en el análisis de los accidentes de tránsito.

El reconstructor de accidentes de tránsito ejerce su labor basándose en el método científico, realizando un trabajo organizado, siguiendo un protocolo estandarizado en la guía 2DC-GU-0026 "Actividad Pericial en la Reconstrucción de Accidentes de Tránsito", además se apoya en las disciplinas y ciencias auxiliares de la criminalística, mediante las cuales se analizan los E.M.P y E.F., plasmando los resultados en informes que sirven como insumo referente en la actuación del reconstructor.

La guía 2DC-GU-0026 "Actividad Pericial en la Reconstrucción de Accidentes de Tránsito" es la carta de navegación para el perito en reconstrucción de accidentes de tránsito, la cual se ha diseñado con el fin de arrojar en la mayoría de los casos un resultado que permita determinar las causas generadoras de los hechos, basados en:

- 1) PROYECCIÓN DE LA ACTIVIDAD PERICIAL
- 2) APRECIACIÓN ANALÍTICA
- 3) APRECIACIÓN DE SITUACIÓN
- 4) PLANTEAMIENTO DE HIPÓTESIS
- 5) DINÁMICA DE LA TEORÍA DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO
- 6) CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS
- 7) ELABORACIÓN DEL INFORME INVESTIGADOR DE LABORATORIO (2DC-PR-0028).

Donde la reconstrucción de un accidente de tránsito se basa en la recopilación y el análisis de todas las evidencias físicas resultantes de un accidente, con el fin de establecer cómo y por qué se produjo el mismo. Esto conlleva un proceso de trabajo que, en muchas ocasiones, resulta de gran complejidad, pues requiere de un minucioso estudio para interpretar correctamente el origen de daños en los vehículos, vestigios y huellas sobre la infraestructura vial, así como la confrontación de todas las hipótesis viables, hasta llegar a la determinación de las circunstancias que necesariamente tuvieron que concurrir para que el accidente se produjera con el resultado conocido.

7. EQUIPOS E INSTRUMENTOS EMPLEADOS Y SU ESTADO DE MANTENIMIENTO

Para el desarrollo del presente informe pericial se utilizan elementos de oficina de cómputo e impresión; además se tiene en cuenta la experiencia del personal investigador, analizando la información suministrada por la autoridad solicitante del presente informe de reconstrucción analítica, se advierten una serie de hechos que orientan a quien desarrolla en presente documento con el propósito de determinar cómo se generaron los eventos trágicos motivo de la presente investigación. Los elementos y equipo utilizados para el desarrollo del presente estudio se encuentran en buen estado de funcionamiento.

8. RESULTADOS:

8.1. FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA DEL PROCEDIMIENTO A REALIZAR

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

Artículo 218. La ley organizará el cuerpo de Policía. La Policía Nacional es un cuerpo armado permanente de naturaleza civil, a cargo de la Nación, cuyo fin primordial es el mantenimiento de las condiciones necesarias para el ejercicio de los derechos y libertades públicas, y para asegurar que los habitantes de Colombia convivan en paz. La ley determinará su régimen de carrera, prestacional y disciplinario.

LEY 1437 DE 2011 CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO Y DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, CAPITULO IX, PRUEBAS

Artículo 218. Prueba pericial. La prueba pericial se regirá por las normas del Código de Procedimiento Civil, salvo en lo que de manera expresa disponga este código sobre la materia.

El juez excepcionalmente podrá prescindir de la lista de auxiliares de la justicia y designar expertos idóneos para la realización del dictamen pericial, cuando la complejidad de los asuntos materia del dictamen así lo amerite o ante la ausencia en las mismas de un perito o por falta de aceptación de este.

RESOLUCIÓN 05839 DEL 31/12/2015, "POR LA CUAL SE DEFINE LA ESTRUCTURA ORGÁNICA INTERNA DE LA DIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN CRIMINAL E INTERPOL", TITULO II. UNIDADES DESCONCENTRADAS, CAPÍTULO II. SECCIONALES DE INVESTIGACIÓN CRIMINAL

Artículo 76. SECCIONALES DE INVESTIGACIÓN CRIMINAL: Son unidades desconcentradas de la Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL que prestan servicio en cada Metropolitana o Departamento de Policía y Direcciones Operativas que ejecutan el proceso de investigación criminal.

Artículo 78. JEFATURA SECCIONAL DE INVESTIGACIÓN CRIMINAL: Es la dependencia encargada de ejecutar y responder por las funciones que la Constitución Política, leyes y reglamentos asignan en materia de Policía Judicial a la Policía Nacional con jurisdicción en las Metropolitanas, Departamentos de Policía y las Direcciones Operativas de la Policía Nacional que ejecutan el proceso de Investigación Criminal.

Artículo 81. GRUPO DE INVESTIGACIÓN CRIMINALÍSTICA: Es la dependencia de la Seccional de Investigación Criminal encargada de apoyar la administración de justicia a través del desarrollo de actividades de criminalística en su jurisdicción.

8.2. ACCIDENTE INVESTIGADO

DESARROLLO INFORME PERICIAL ACCIDENTE DE TRANSITO: Se realiza un análisis del cuadernillo Original de la investigación, teniendo en cuenta los tres factores involucrados en el Accidente: Vía, Vehículo y Factor Humano, utilizando como base la información recopilada el día y hora de la ocurrencia del accidente de tránsito, así como la demás información compilada por el ente investigador, con el único propósito de indicar con certeza el grado de responsabilidad o negligencia que pudo o pudieron tener cada uno de los intervinientes.

De acuerdo a la información contenida en los documentos aportados, se trata de un accidente de tránsito tipo choque entre vehículos, hechos ocurridos el día viernes 13 de marzo de 2020, en la vía que comunica la municipio de Betétiva con el municipio de Sogamoso, sitio la Montonera-vereda centro zona rural perteneciente al municipio de Betétiva-Boyacá, a las 16:30 horas aproximadamente; según



lo descrito en los diferentes documentos iniciales realizados por el señor RAFAEL GONZALES ROJAS, funcionario Adscrito a la Alcaldía del Municipio de Betétiva-Boyacá, en calidad de Inspector de Policía del municipio, documentos realizados por los hechos antes mencionados; en el evento de tránsito resultan involucrados dos (02) vehículos, uno de servicio público clase Bus y uno clase Motocicleta; hecho que conllevó a que una persona de sexo masculino que actuaba en calidad de conductor del vehículo clase motocicleta resultara lesionado al momento de la ocurrencia del evento.

8.3. ANÁLISIS DE LA VÍA

8.3.1. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR DE LOS HECHOS: Se trata de una vía terciara en sector rural del municipio de Betétiva-Boyacá, vía de terreno afirmado, con material suelto, una calzada de 6.30 metros de ancho, de doble sentido vial de utilización Betétiva-Sogamoso y viceversa, Vereda Centro, sitio denominado la Montonera, lugar ubicado en las coordenadas geográficas 5°53'45.7"N 72°49'20.3"W(5.896020, -72.822300).

8.3.2. DETERMINACIÓN DEL SITIO DE OCURRENCIA DEL EVENTO:

LUGAR DE OCURRENCIA SEÑALADOR COLOR ROJO: vía terciara en sector rural del municipio de Betétiva-Boyacá, vía de terreno afirmado, con material suelto, una calzada de 6.30 metros de ancho, de doble sentido vial de utilización Betétiva-Sogamoso y viceversa, Vereda Centro, sitio denominado la Montonera, lugar ubicado en las coordenadas geográficas 5°53'45.7"N 72°49'20.3"W

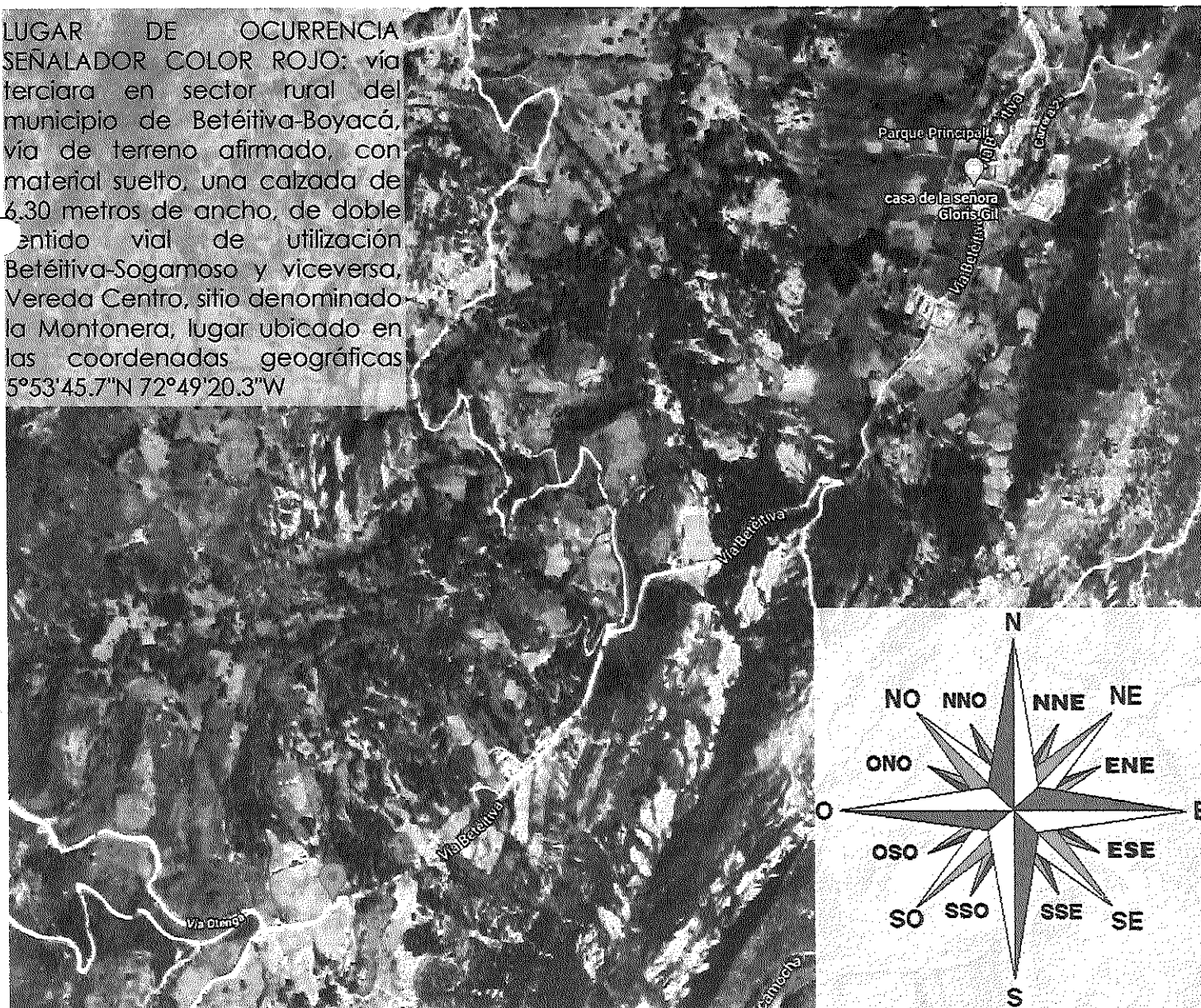
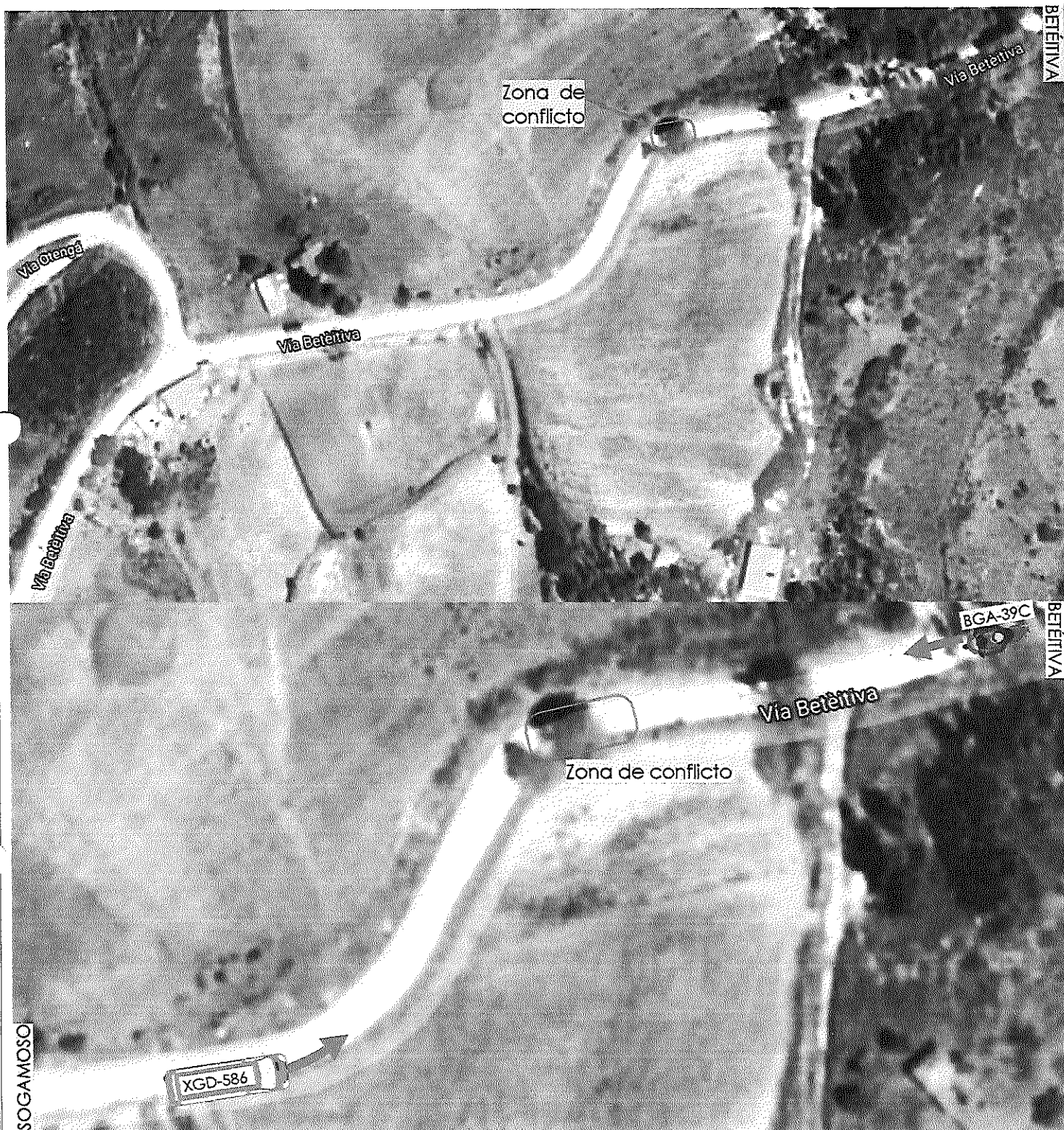


Imagen captada Gracias al servidor de aplicaciones de mapas "Google Maps" municipio de Betétiva-Boyacá, coordenadas geográficas 5°53'45.7"N 72°49'20.3"W(5.896020, -72.822300): <https://www.google.com/maps/place/Betétiva,+Boyac%C3%A1/@5.9103673,72.8111756,1302m/data=!3m1!1e>



3!4m5!3m4!1s0x8e6a317cade1d46f:0x824ad24ac8eda8e8!8m2!3d5.911129!4d-72.8090726?hl=es; círculo rojo, utilizado para indicar la ubicación del sitio de ocurrencia del evento de tránsito, se trata de una Se trata de una vía terciara en sector rural del municipio de Betétiva-Boyacá, vía de terreno afirmado, con material suelto, una calzada de 6.30 metros de ancho, de doble sentido vial de utilización Betétiva-Sogamoso y viceversa, Vereda Centro, sitio denominado la Montonera, lugar ubicado en las coordenadas geográficas 5°53'45.7"N 72°49'20.3"W.



Imágenes en las cuales se genera una vista aérea produciéndose un acercamiento del lugar de ocurrencia del accidente de tránsito (recuadro color rojo) denominado también zona de conflicto, lugar en donde se ubicaron la totalidad de los E.M.P. y E.F., recolectadas al momento de la atención



del caso, se identifica de igual manera a los intervinientes conocidos en el evento de tránsito, los cuales se movilizaban de la siguiente manera:

♦ Veh. 1 (flecha color rojo): Bus de placas XGD-586, conducido al momento del evento por el señor YESDY ALEXANDER LARA TAPIAS C.C. 74'337.709 de Mongua-Boyacá, se movilizaba utilizando para ello la vía terciaria que comunica al municipio de Sogamoso con el municipio de Betétiva.

♦ Veh. 2 (flecha color azul): Motocicleta de placas BGA-39C, conducida al momento del evento por el señor EDINSON GIL GIL C.C. 1'048.690.081 de Betétiva-Boyacá, se movilizaba utilizando para ello la vía terciaria que comunica al municipio de Betétiva con el municipio de Sogamoso.

Ovalo color rojo indica la ubicación de la zona de conflicto, lugar dentro del cual se ubicó la totalidad de los E.M.P. y E.F., recolectadas al momento de la atención del caso, la Zona de Posible impacto inicial, sitio en el cual se produce la interacción entre ambos rodantes, se localiza al interior del espacio a utilizar por los usuarios que se movilizaban en el sentido vial Betétiva-Sogamoso, por donde se movilizaba el señor conductor de la motocicleta, la cazada de circulación vehicular posee un ancho de 6.30 metros, la cual posee material constitutivo recebo afirmado, a continuación, ubicare la definición del material constitutivo del tramo vial donde se presenta el evento:

RECEBO O AFIRMADO: El recebo o afirmado es una mezcla de materiales granulares compuesta por piedra triturada, arena y material fino, una vez compactado sirve como base para instalar estructuras de concreto y asfalto, lo hay de diferentes calidades; entendido lo expuesto respecto de la definición de las características del terreno de la calzada a continuación ubicare una serie de imágenes del sitio de ocurrencia del evento:

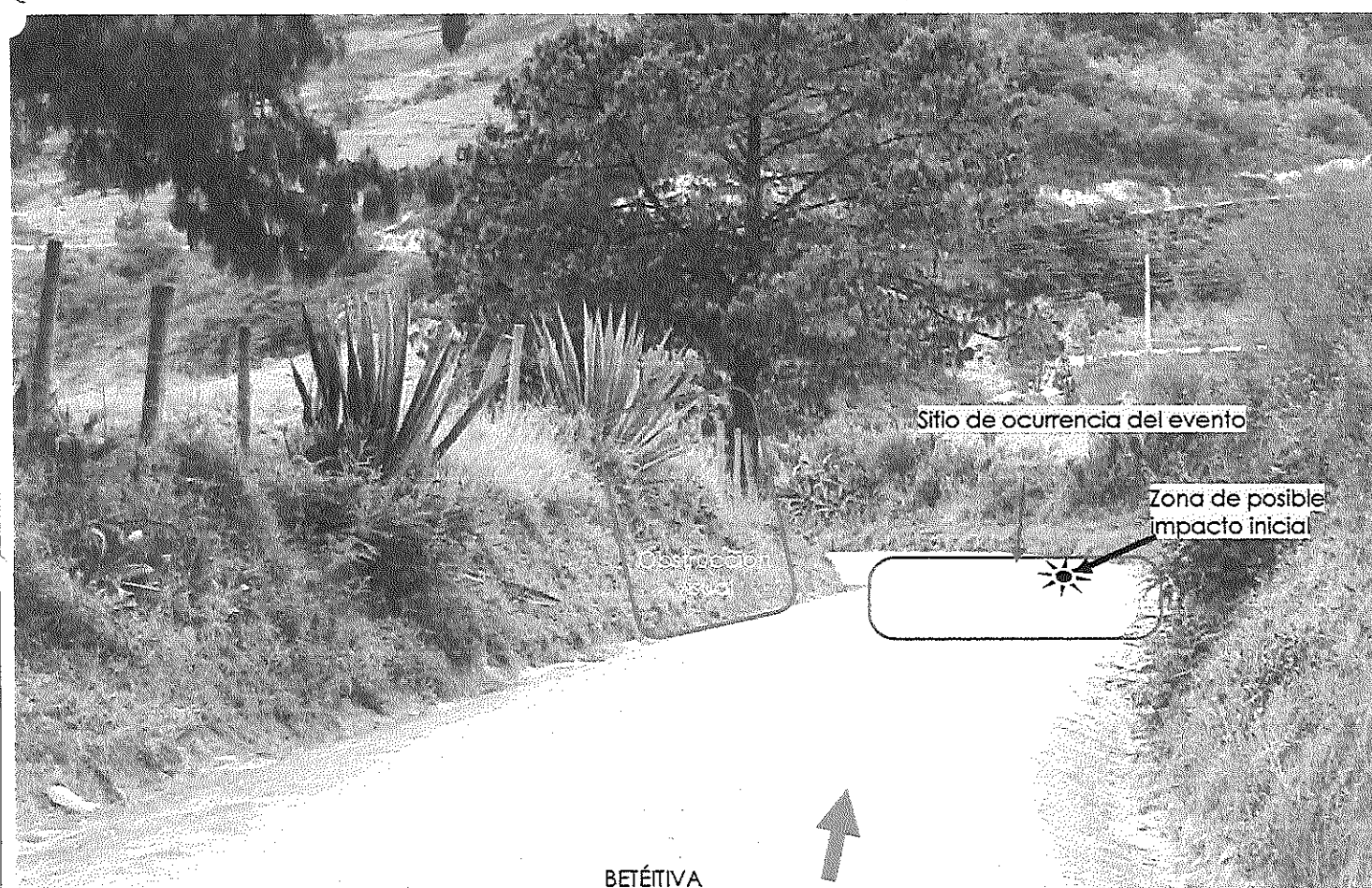


Imagen captada en la vía terciaria que comunica al municipio de Betétiva al municipio de Sogamoso, se aprecian las características de la calzada de la vía, con material constitutivo recebo afirmado, con partículas sueltas en la superficie de rodado, la flecha color rojo indica el sentido vial de movilización de la motocicleta de placas BGA-39C, conducida al momento del evento por el señor EDINSON GIL



GIL C.C. 1'048.690.081 de Betétiva-Boyacá, tramo de vía con pendiente negativa (descenso), los hechos ocurren antes del inicio de una curva a la izquierda sin demarcación horizontal, sin señalización vertical, recuadro color azul señala la ubicación del sitio de ocurrencia del evento, recuadro color rojo indica la ubicación de una zona de obstrucción visual, debido a la vegetación existente impide la visualización de usuarios viales que circularan en sentido contrario desde la dirección de movimiento del señor motociclista, asterisco color negro indica la zona exacta donde se produce el impacto inicial entre los dos vehículos intervinientes, zona localizada al interior del espacio de la calzada utilizado por los usuarios que circulan en el sentido vial Betétiva-Sogamoso.

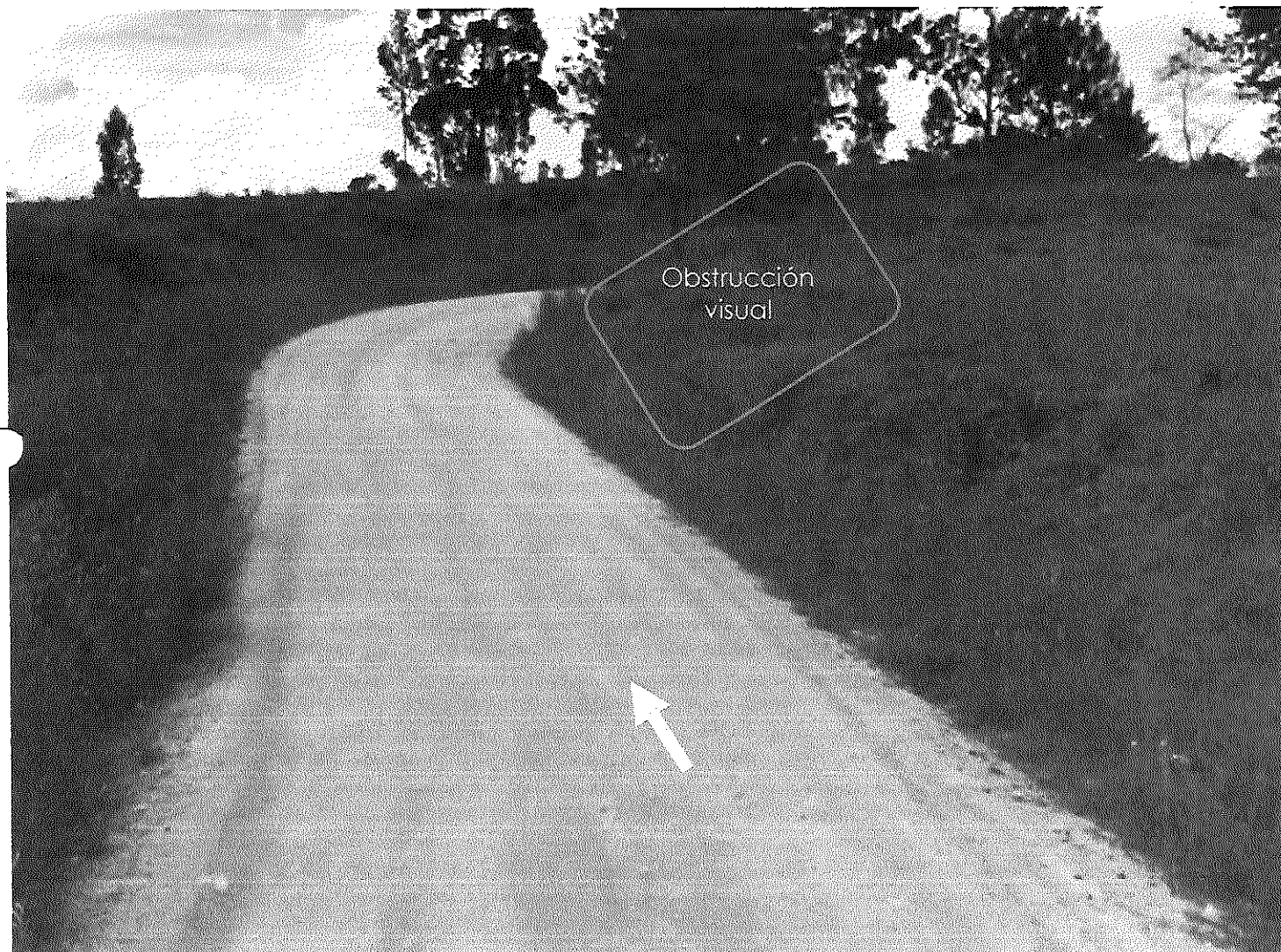


Imagen captada en la vía terciaria que comunica al municipio de Sogamoso al municipio de Betétiva, se aprecian las características de la calzada de la vía antes del sitio de ocurrencia del evento material constitutivo recebo afirmado, con partículas sueltas, la flecha color amarillo indica el sentido vial de movilización del vehículo clase Bus de placas XGD-586, conducida al momento del evento por el señor YESDY ALEXANDER LARA TAPIAS C.C. 74'337.709 de Mongua-Boyacá, tramo de vía con pendiente positiva (ascenso), antecede a una curva a la derecha, luego de la cual ocurre el evento de tránsito, recuadro color rojo indica la ubicación de una zona de obstrucción visual, debido a la vegetación existente impide la visualización de usuarios viales que circularan en sentido contrario desde la dirección de movimiento del señor conductor del vehículo de servicio público.

8.3.3. ANÁLISIS FOTOGRAFÍA CAPTADA AL MOMENTO DE LA ATENCIÓN DEL EVENTO: A continuación, se generará un análisis pormenorizado de las imágenes captadas al momento de la atención del evento de tránsito, con el propósito de indicar aspectos importantes del evento ocurrido, los cuales se asocian con la utilización de la totalidad de la calzada, con la correspondiente obstrucción del



espacio que debía utilizar el señor motociclista, quien se vio sorprendido por la ocupación de la totalidad de la calzada por parte del vehículo de servicio público clase Bus.



Imagen captada en la vía terciaria que comunica al municipio de Betétiva al municipio de Sogamoso, flecha color amarillo indica el espacio de la zona utilizada para la movilización de los usuarios que se dirijan en el sentido vial Betétiva-Sogamoso, tramo de vía en curva a la izquierda con pendiente negativa (descenso), espacio utilizado por el señor EDINSON GIL GIL C.C. 1'048.690.081 de Betétiva-Boyacá, utilizando la motocicleta de placas BGA-39C, flecha color rojo indica el espacio de la zona utilizada para la movilización de los usuarios que se dirijan en el sentido vial Sogamoso-Betétiva, tramo de vía en curva a la derecha con pendiente positiva (ascenso), espacio utilizado por el señor YESDY ALEXANDER LARA TAPIAS C.C. 74'337.709 de Mongua-Boyacá, conduciendo el vehículo de servicio público clase Bus de placas XGD-586, desde este punto se aprecia la invasión del espacio de utilización de los usuarios que se movilizan en el sentido Betétiva-Sogamoso, por parte del señor conductor del vehículo clase Bus, quien se movilizaba en el sentido Sogamoso-Betétiva, la flecha color blanco demuestra que la utilización del tramo vial fue hecha de manera inadecuada por parte del señor conductor del vehículo de servicio particular, quien en movimiento invadió el espacio a utilizar por parte del señor motociclista.



8.3. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS

En el accidente resulta involucrados dos (02) vehículos:

CARACTERÍSTICAS	VEHÍCULO N° 1	VEHÍCULO N° 2
CLASE	BUS	MOTOCICLETA
CARROCERÍA	CERRADA	SIN
MARCA	HINO	AKT
LÍNEA	FC4JKUZ	SIN INFORMACIÓN AL RESPECTO
MODELO	2010	SIN INFORMACIÓN AL RESPECTO
COLOR	ROJO	SIN INFORMACIÓN AL RESPECTO
PLACAS	XGD-586	BGA-39C
MOTOR	J05CTF20019	SIN INFORMACIÓN AL RESPECTO
SERIE o CHASIS	JHDFC4JKUAXX10829	SIN INFORMACIÓN AL RESPECTO
SERVICIO	PÚBLICO	PARTICULAR
EMPRESA	COOTRACERO LTDA.	NO APLICA
SOAT	13657400003190, Seguros del Estado S.A. Vto. 14/09/2020.	AL MOMENTO DEL EVENTO NO POSEÍA SOAT VIGENTE.
REVISIÓN TÉCNICO MEC. Y DE GASES	44245760, Vigencia 20 de septiembre de 2020	AL MOMENTO DEL EVENTO NO POSEÍA CERTIFICADO DE REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA VIGENTE.
N° LICENCIA DE TRÁNSITO	10010997309	SIN INFORMACIÓN AL RESPECTO
PROPIETARIO	ERNESTO ANTONIO TUTA CELY	SIN INFORMACIÓN AL RESPECTO

8.4. PARTICIPANTES

PARTICIPANTE	N° 1. CONDUCTOR BUS DE PLACAS XGD-586 Veh. 1.	N° 1. CONDUCTOR MOTOCICLETA DE PLACAS BGA-39C Veh. 2.
NOMBRES Y APELLIDOS	YESDY ALEXANDER LARA TAPIAS	EDINSON GIL GIL
IDENTIFICACIÓN	C.C. 74'337.709 de Mongua-Boyacá.	C.C. 1'048.690.081 de Betéitiva-Boyacá.
FECHA NACIMIENTO	25 de mayo de 1982	21 de julio de 1988
EDAD	37 años cumplidos al momento del hecho	31 años cumplidos al momento del hecho
SEXO	Masculino.	Masculino.
OCUPACIÓN	Auxiliar de transporte-Conductor	Sin información
EMBRIAGUEZ Y/O ALCOHOLEMIA	Sin información al respecto	Sin información al respecto
ESTADO	lleso	Lesionado en el lugar de los hechos.
LICENCIA CONDUCCIÓN	N° 74337709; Categoría B2, C2, Exp. 04/05/2018. Restricciones debe conducir con lentes.	N° 15759-000-10498400-6; Categoría A2, Exp. 15 de enero de 2013
MULTAS Y SANCIONES	No tienes comparendos ni multas registradas en Simit. El ciudadano identificado con el número de documento 74337709 , no posee a la fecha pendientes de pago por concepto de multas e infracciones en los Organismo de Tránsito conectados a Simit.	Posee una orden de comparendo expedida a su nombre, del 17 de enero del año 2014 infracción [(C-24: Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código)], la cual suma \$ 308.000.
LESIONES PRESENTADAS	Informe pericial de clínica forense UBSG-DSB-00235-2021 (folio 85), indica ATENCIÓN EN SALUD "...accidente de moto 13/03/2020 fractura de fémur y tibia izquierda...".	

Los estados de cuentas sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito del señor conductor fueron consultados mediante la página www.simit.org.co.

De igual forma la consulta de verificación de la licencia de conducción fue consultada mediante la página www.runt.com.co.

8.5. APRECIACIÓN DE SITUACIÓN

8.5.1. Dentro de la verificación hecha, se tiene que, en el sitio de ocurrencia del evento de tránsito, posee antecedentes de eventos de tránsito, con personas fallecidas, debido a choques entre vehículos y atropellos.

8.6. PLANTEAMIENTO DE HIPÓTESIS



Una vez analizados los documentos aportados, los cuales se relacionan en el ítem número 4 del presente informe, se plantean las siguientes hipótesis:

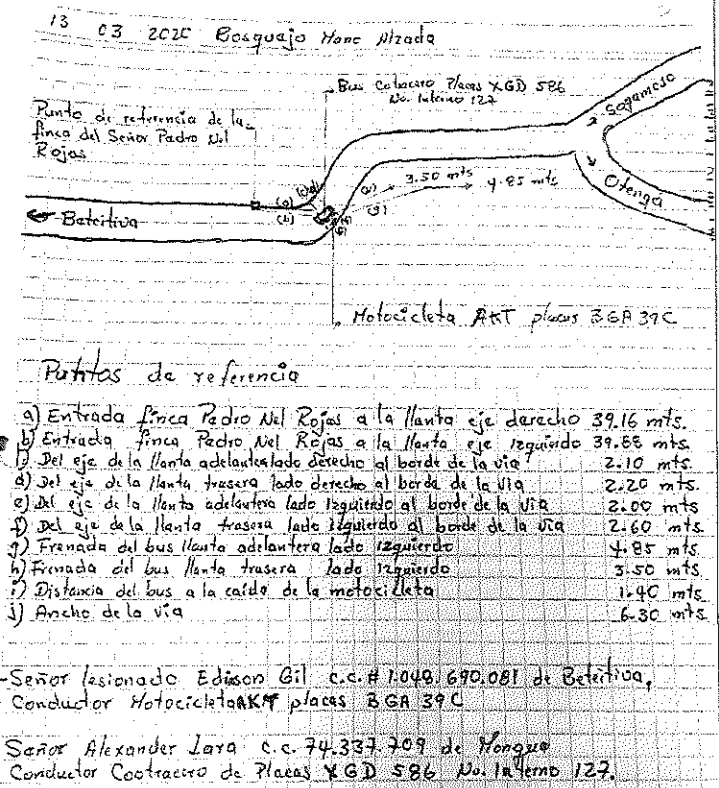
- 8.6.1. Posible falta de precaución en la conducción de vehículos, aplicable para el señor conductor del vehículo de servicio público clase Bus.
- 8.6.2. Posible error y demora en la percepción del riesgo, aplicable para el señor conductor del vehículo de servicio público clase Bus.
- 8.6.3. Posible exceso de confianza, aplicable para el señor conductor del vehículo de servicio público clase Bus.
- 8.6.4. Posible desobediencia de señales o normas de tránsito, asociadas con la violación de los artículos 55 (COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN) y 61 (VEHÍCULO EN MOVIMIENTO) del código nacional de Tránsito, para el señor conductor del vehículo de servicio público clase Bus, y los artículos 42 (SEGUROS OBLIGATORIOS) y 51 (REVISIÓN PERIÓDICA DE LOS VEHÍCULOS), del código nacional de Tránsito, para el señor conductor del vehículo clase Motocicleta.

8.7. CÁLCULOS Y FORMULAS UTILIZADAS

8.2.1. CÁLCULOS DE VELOCIDAD VEHÍCULOS INTERVINIENTES: Sin información adecuada para generar los análisis correspondientes; lo anterior por cuanto se desconoce el valor de la pendiente longitudinal del tramo vial donde ocurre el evento, se tiene que el tramo vial posee pendiente longitudinal negativa (descenso) para los usuarios que se movilizan en el sentido vial Betétiva-Sogamoso; con pendiente longitudinal positiva (ascenso) para los usuarios que se movilizan en el sentido vial Sogamoso-Betétiva; como información real se tiene el valor de la huella de frenado descrita por el conjunto de rodado izquierdo del vehículo de servicio público clase Bus, la cual posee una dimensión de 4.85 metros, descrita por la llanta delantera y de 3.50 metros, descrita por la llanta trasera, como el valor del coeficiente de fricción para material constitutivo recebo afirmado, con material particulado suelto, con superficie seca de 0.50, pero a pesar de ello para encontrar el valor aproximado de movilización se requiera tener la información de la pendiente longitudinal, lo anterior por cuanto la fórmula para hallar la velocidad así lo requiere, ver formula $\Rightarrow V = 3.6\sqrt{2 \cdot gr \cdot df(\mu \pm \tan \beta)}$; razón por la cual no es posible indicar el valor del potencial rango de velocidad utilizado por el señor conductor del vehículo de servicio público.

8.8. APRECIACIÓN PERICIAL DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

8.8.1. ANÁLISIS FIJACIÓN TOPOGRÁFICA: Se identifica un bosquejo topográfico realizado por el señor inspector de policía del municipio de Betétiva; en el cual se evidencia una vista aérea de un plano horizontal de un tramo de vía, el cual se aprecia de geometría mixta, recta-curva-recta, se dibuja una calzada y se diagraman varios E.M.P. y E.F., lamentablemente no se puede extraer mucha información del mencionado documento, la diagramación hecha no ofrece la capacidad de visualizar con claridad el tipo y características de los E.M.P. y E.F., en la imagen se advierte el dibujo realizado al momento de la fijación topográfica de los E.M.P. y E.F., No se identifica con claridad la ubicación y características de las evidencias derivadas del choque, no existe claridad en la fijación topográfica generada, no se identifican huellas de ninguna índole, no se registra la zona de posible impacto inicial, solo se aprecia con claridad en el ítem puntos de referencia, las medidas desplegadas al momento de la fijación topográfica.



8.8.2. ANÁLISIS HIPÓTESIS DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO INSCRITA EN EL INFORME POLICIAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO: Al realizar un análisis detallado de la información contenida en el cuadernillo objeto de la presente investigación NO aparece inscrita calificación al accidente de tránsito objeto del presente análisis, por parte del señor inspector de policía del municipio de Betétiva.

REFERENTE A LOS ANTERIORES ÍTEMS, INDICO LO SIGUIENTE: El funcionario que atiende la diligencia NO utiliza para la calificación del accidente la información contenida dentro del manual para el diligenciamiento del informe policial de accidentes de tránsito, adoptado según la resolución 0011268 del 068 de diciembre de 2012, vigente para la época de la ocurrencia del hecho.

Luego de analizar la totalidad de la información contenida al interior de la carpeta de la investigación, características del tramo vial, E.M.P. y E.F., posición final de cada uno de los móviles involucrados, daños presentados en cada uno de los móviles involucrados, evidencia testimonial y demás, considero luego degenerar el análisis de la totalidad de la información de manera ordenada, lógica y secuencial, que la calificación que debe aplicarse al evento de tránsito, está asociada al actuar del señor YESDY ALEXANDER LARA TAPIAS C.C. 74'337.709 de Mongua-Boyacá, en su calidad de conductor del vehículo de servicio público clase Bus de placas XGD-586, por la siguiente consideración:

Se tiene que el señor conductor del vehículo de servicio público, lamentablemente al momento de la ocurrencia del accidente de tránsito no extremo las debidas medidas de precaución y seguridad, al momento de utilizar el vehículo de placas XGD-586, en una vía en la cual debido a las características de su conformación, diseño y geometría, requería conducir con mucha prudencia, debido a que era angosta, con pendiente ascendente, con obstrucción visual, que impedía verificar la presencia de otros usuarios viales, que circularan en sentido contrario, con lo cual debido a un exceso de su parte, en movimiento al tomar la curva a la derecha, ocupo la totalidad de la calzada, obstruyendo e invadiendo con ello, la zona de utilización de los potenciales usuarios que circularan en sentido contrario al suyo.

Se establece que efectivamente la ocurrencia del accidente de tránsito se relaciona con una serie de hechos, asociados directamente con el actuar del ser humano, las evidencias sometidas a análisis, indican la existencia de un fallo humano de parte del señor CONDUCTOR DEL VEHÍCULO DE SERVICIO PÚBLICO, fallo considerado como una causa Basal o Determinante del evento; las evidencias halladas indican que el despliegue de la conducción del vehículo clase Bus fue generada de manera inadecuada, el análisis hecho a la totalidad de la información contenida al interior de la carpeta original de la investigación muestra que la conducción de dicho rodante, se produjo sin agotar las debidas medidas de precaución, auto protección, de seguridad y auto cuidado, que toda persona en calidad de conductor debe tener en cuenta al momento de generar la utilización de vehículos, en terrenos no homogéneos, vías angostas, con material constitutivo recebo afirmado con componente particulado suelto.

En primer lugar, se hace necesario comprender que existen dos tipos de hipótesis sobre la causa probable que dio origen al accidente de tránsito; la primera, una **hipótesis delictiva**, la cual se basa en el análisis efectivo de toda la evidencia recopilada al momento de la atención inicial del evento. La segunda, una **hipótesis investigativa**, la cual resulta luego del análisis de todas las posibles variables, que indican de manera efectiva las causas o circunstancias que dieron origen al accidente de tránsito, hay que tener en cuenta factores y variables como:

El procesamiento adecuado de la escena; la evidencia física; las indagaciones preliminares; zona, punto o lugar de impacto; el análisis preliminar de la dinámica del accidente (antes, durante y después) de acuerdo con la evidencia recolectada; presencia o ausencia de daños en el único vehículo interviniente en el hecho; gravedad, magnitud y ubicación de las lesiones presentadas en el cuerpo de la víctima; posición final del vehículo y víctima; posible violación a las normas de tránsito; análisis de velocidades en lo posible; grado de alteración de la escena.

Al definir la hipótesis como "circunstancias objetivas relevantes o actuaciones, que posiblemente dieron origen al accidente", se brinda la oportunidad de describir de manera lógica, secuencial y con un grado elevado de certeza, la existencia de un factor determinante que desencadena de una sola



forma la ocurrencia del hecho, sin el cual el evento no hubiera ocurrido, así mismo de acuerdo a la evolución del accidente, se puede concluir si existen o no, otros factores que contribuyan en la producción del evento, pero que con o sin los cuales, por sí solos el evento hubiese ocurrido.

Lamentablemente este fallo humano se genera debido, un actuar imprudente: Ausencia de prudencia [Capacidad de pensar, ante ciertos acontecimientos o actividades, sobre los riesgos posibles que estos conllevan, y adecuar o modificar la conducta para no recibir o producir perjuicios innecesarios], moderación, templanza, cautela y sensatez, al momento de generar la conducción de del vehículo de servicio público de forma segura, conductor se moviliza en una vía terciaria angosta, de terreno no homogéneo, sin extremar las debidas medidas de seguridad, autoprotección y auto cuidado, que le permitieran el despliegue de dicha acción sin afectar tanto su integridad como la de los demás usuarios viales.

Negligente: (Falta de cuidado, aplicación y diligencia de una persona en lo que hace, en especial en el cumplimiento de una obligación), en nuestro caso la obligación de desplegar de manera segura, acertada y adecuada, la actividad de conducir, la cual no debería poner en riesgo la integridad, tanto de quien la ejecuta, como de los demás usuarios viales, conductor se moviliza obviando las deficiencias del grado de adherencia del sistema de rodado con la superficie de la calzada, en una vía en la cual debido a las características de su conformación, diseño y geometría, requería conducir con mucha prudencia, pues teniendo en cuenta el tamaño del rodante, versus el ancho de la calzada requería tener presente le posicionamiento de dicho bus sobre la calzada, para no generar una obstrucción, bloqueo o invasión del espacio adyacente al utilizado por el mismo, hecho que evidentemente no se realizó.

irresponsable: (Que obra o toma decisiones sin considerarse responsable de lo que hace), derivado del abandono al debido objeto de cuidado de su integridad personal, por falta de precaución y cuidado en la movilización a pie, ocasionado por una falta de atención (capacidad de concentración espontánea o voluntaria de la conciencia en un objeto externo o interno, que la mente percibe porque motiva o interesa, además es la capacidad para filtrar las distracciones y concentrarse en la información verdaderamente relevante. También podemos dar una definición más específica y amplia, por tanto, es la capacidad de aplicar voluntariamente el entendimiento a un objetivo, tenerlo en cuenta o en consideración), las evidencias sometidas a análisis, dentro de las cuales tenemos la posición final de los dos intervinientes, la ubicación de las huellas de frenado del vehículo de servicio público de acuerdo a las imágenes captadas al momento de la atención del evento, indican que debido a un exceso de confianza de su parte, se dejó de lado el debido objeto de cuidado de su integridad personal, al ocupar la totalidad de la calzada vehicular, obstruyendo la misma, limitando el espacio a utilizar por otros usuarios viales, pues, teniendo en cuenta las características de la vía por la que transitaba, se produjo de su parte una falta de atención y cuidado al momento del desarrollo de la maniobra de conducción del vehículo clase Bus.

Si comprendemos que el exceso de confianza en un elemento, que en menor o mayor grado, está presente en el ser humano, podemos indicar que si bien, la confianza tiene como objetivo en nuestra vida ayudarnos a asumir riesgos y reducir el estrés que ello implica, ya que se espera que la elección realizada sea la correcta, pero, ¿qué sucede cuando hay un exceso de confianza?

De acuerdo al Diccionario de la Real Academia Española, la confianza se puede definir como la esperanza firme que se tiene de alguien, o la seguridad que tiene éste en sí mismo, pero, en muchos casos se desarrolla un sentido exagerado de las propias capacidades, una ilusión en la que se posee control sobre eventos incontrolables y que son invulnerables ante el riesgo, ésta situación puede influir de manera dramática en las decisiones, produciendo errores, por lo cual llegamos al interrogante de la causa basal del presente informe ¿Cómo se desarrolla un exceso de confianza?, la respuesta se puede explicar desde tres consideraciones:

1. Mayores riesgos: Una investigación realizada por Dominic Johnson y James Fowler, de la Universidad de Edimburgo y de la Universidad de California, San Diego, indica que el exceso de confianza se incrementa según la magnitud de la falta de certeza. Por tanto, cuando más alto sea el riesgo, más



confianza en uno mismo debería desarrollar el sujeto. En nuestro caso, la creencia de generar la conducción de su vehículo, ocupando la totalidad de la calzada, sin que dicha acción representase un peligro en sí, tanto para su integridad, como la de los demás usuarios viales.

2. Victoria: Cuando logramos lo que queremos confirmamos la certeza de nuestras acciones o creencias. Antes de observar las circunstancias que favorecieron el acierto preferimos simplemente atribuir esa "victoria" a nuestras capacidades. Así se inicia un círculo que reafirma constantemente la confianza en uno mismo. En nuestro caso, la creencia de parte del señor conductor, de no peligro en su actuar, creencia fundamentada en el hecho de que seguramente en varias ocasiones realizó el mismo desplazamiento, utilizando la misma vía, en las mismas condiciones sin tener inconvenientes.

3. Relaciones emocionales: Para Paula Man, psicóloga del deporte, este estado puede verse reafirmado o incrementado por comentarios de familiares, amigos o pareja, que alimentan o exaltan las cualidades de la persona, y con ello auspician a que la persona asuma más conductas riesgosas bajo esa ilusión de control. En nuestro caso, es probable que el señor conductor, al ver que otras personas desplegaron la misma acción en el mismo lugar en diferentes momentos, sin que se hubiese presentado condiciones de riesgo, considerara que su actuar era prudente y adecuado.

Analizando lo anterior, podemos indicar que el señor YESDY ALEXANDER LARA TAPIAS, en su calidad de conductor del vehículo de servicio público, en movimiento, irrumpe de ipso facto al interior de la zona de la vía utilizada por el vehículo clase motocicleta que circula en sentido contrario, produciéndose el choque, CONFIGURÁNDOSE ENTONCES que fue LA APARICIÓN REPENTINA (Ponerse a la vista de una manera brusca e inesperada, qué es pronto y causa un efecto de sorpresa, comúnmente se dice APARECER REPENTINAMENTE), del vehículo de servicio público, al interior de dicha zona, por la invasión de la misma, NO DEBIDO A SU PRESENCIA (circunstancia de estar presente o de existir en determinado lugar), aquello que DETERMINO LA OCURENCIA DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO, recuérdese que la conducción de vehículos es una actividad socialmente admitida, pero peligrosa, por lo que la exigencia de cuidado y prudencia es superior para quien la realiza.

Por otro lado, la existencia de huellas de frenado, indican la existencia así mismo, de una potencial reacción por parte de quien conducía el vehículo clase Bus, de acuerdo al análisis realizado es prudente indicar que el señor conductor de la motocicleta NO reaccionó al verse sorprendido por la aparición repentina del vehículo clase BUS, el señor EDINSON GIL GIL C.C. 1'048.690.081 de Betétiva-Boyacá, en su calidad de conductor del vehículo clase motocicleta de placas BGA-39C, no advirtió la presencia del VEHÍCULO CLASE BUS, en su trayectoria de movimiento, debido a su aparición repentina, hecho que explica la ausencia de reacción de su parte.

➡ CONCLUSIÓN DE LA HIPÓTESIS INVESTIGATIVA: En el accidente de tránsito motivo del presente análisis, se conjugaron una serie de elementos que redundaron en la producción del lamentable hecho que hoy nos ocupa, una vez realizado el análisis de las características del lugar de ocurrencia del accidente de tránsito, se descarta la incidencia de la vía, en cuanto a sus características, diseño, geometría o topografía, en la ocurrencia del accidente de tránsito, objeto del presente análisis, se establece que si bien la vía posee unas condiciones especiales, asociadas con su conformación, ancho, topografía y geometría, que además no posee señalización y demarcación, por sí solas estas características, no implican riesgo o peligro, siempre y cuando se conduce de manera prudente, respetando las indicaciones del código nacional de tránsito, con lo cual la peligrosidad se asocia con las decisiones tomadas por el ser humano.



Una vez realizado el análisis de cada uno de los vehículos involucrados en el hecho, por ende, debemos comprender que todo vehículo independientemente de sus características, tamaño, nivel de utilización posee un componente de **Seguridad activa**, la cual sin lugar a dudas Ejerce su función mientras el vehículo está en movimiento y puede ser manejados a voluntad del conductor, cuya función esencial es "evitar el accidente", dentro de la seguridad activa de un vehículo se tienen: Sistema de Alumbrado, Sistema de Frenado, Sistema de Dirección, Limpiaparabrisas, Espejos retrovisores, Neumáticos, Etc.



Además de lo anterior el vehículo está compuesto por otros componentes asociados con la Seguridad pasiva, la cual solo desarrolla su función en el momento del accidente, contribuyendo a aminorar los efectos o las consecuencias del mismo, dentro de los componentes de la seguridad pasiva tenemos: los Cinturones de seguridad, los Apoya-cabeza, el Anclaje de asientos y cinturones, los AIR-BAG, los Asientos especiales para niños, y los puntos de fusión que posee la carrocería, los cuales favorecen u orientan la disipación de la energía al momento del impacto. En nuestro caso en particular, al momento de la atención del accidente de tránsito, no se indicaron fallas, desperfectos, daños repentinos en algún tipo de componente de cualquiera de los dos vehículos involucrados, que pudiera incidir en la ocurrencia del hecho.



Descartados los dos factores anteriores solo queda analizar como factor determinante "EL HOMBRE"; pues se hace necesario indicar que el hombre en primer lugar es el objeto final de la seguridad y a su vez es el elemento principal, no se debe olvidar que es el hombre quien domina o debe dominar a la máquina y mientras sea gobernable, siempre la responsabilidad recae sobre el conductor, como dueño de las ordenes que le imparte al vehículo como ser inanimado, pero existen algunas circunstancias a tener en cuenta, las cuales se asocian con la imposibilidad de poder ejercer el control, de gobernar de manera adecuada el vehículo, a pesar de los esfuerzos desarrollados por quien conduce, dicha imposibilidad se relaciona con fallas ajenas a la voluntad del operador.

Otra cosa bien distinta es cuando no se le puede exigir otro comportamiento, es decir cuando el vehículo es gobernable por lo que se considera un "conductor normal, utilizando un vehículo normal", por ende, la persona será responsable si pudo prever el accidente y no lo hizo, aunque con posterioridad se hiciese inevitable, la Evitabilidad del accidente juega un papel importante en tanto que se responsabiliza por completo al "que pudo evitarlo y no lo hizo o al que pudiendo aminorar el efecto del hecho inevitable, deja el resultado al azar".

Se pone de manifiesto la existencia de un factor humano, relacionado con la falta de precaución en la conducción de vehículos, derivada de la inobservancia de las debidas medidas de autorregulación y autocuidado que todo ser humano en la calidad de conductor debe tener; se puede entender con mayor claridad porque se considera que una imprudencia, negligencia e irresponsabilidad que el señor YESDY ALEXANDER LARA TAPIAS C.C. 74'337.709 de Mongua-Boyacá, en su calidad de conductor del vehículo de servicio público clase Bus de placas XGD-586, desplegó, generó la ocurrencia del accidente de tránsito, por el abandono del debido objeto de cuidado de su integridad personal, por razones ajenas a nuestro conocimiento, decidió desplegar la conducción de su vehículo sin agotar las debidas medidas de precaución y seguridad, que debía extremar al conducir vehículos de servicio público en vías terciarias, violando lo indicado en los artículos 55 (COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN) y 61 (VEHÍCULO EN MOVIMIENTO) del código nacional de Tránsito.

Es probable que dicho hecho fuese producto de un EXCESO DE CONFIANZA DE SU PARTE, lo que además impidió que no lograra tazar el grado de peligrosidad y alcance de su actuar, recuérdese que la conducción de vehículos es una actividad socialmente admitida, pero peligrosa, por lo que la exigencia de cuidado y prudencia es superior para quien la realiza, si bien la decisión de conducir es personal, no es responsable, cuando se desarrolla de manera inadecuada, sin extremar las debidas medidas de seguridad y autocuidado.

9. TEORÍA DEL ACCIDENTE

Un análisis de reconstrucción analítico de un accidente de tránsito, busca hallar el factor determinante del evento y/o la existencias de factores contribuyentes en el mismo, por ende, debemos saber el significado de una causa Basal o Determinante del evento.

El FACTOR DETERMINANTE SE DEFINE COMO: ("cualquier circunstancia, comportamiento, acción o condición riesgosa, sin la cual el hecho no se habría producido"), se tiene que este involucra la adecuada relación entre el evento y el fundamento que lo originó, dicha circunstancia asociada al accidente, es eficiente e inherente a la realización del mismo, en el orden lógico y practico, es la razón o del porqué ocurre el accidente.



Una vez que se ha agotado la investigación, en cuanto al estudio de los elementos que intervinieron en él, recién se está en condiciones de proceder a la redacción de la dinámica general del accidente, en la cual se explica detalladamente la trayectoria de los vehículos y/o personas antes del impacto, la forma y el por qué se produce el accidente, los desplazamientos que tuvieron posteriormente los participantes, hasta determinar sus posiciones finales.

La investigación de un accidente de tránsito tiene como principal finalidad determinar la Causa Basal del mismo. En un accidente de tránsito pueden presentarse múltiples causas con diferente grado de incidencia; por consiguiente, fruto de una acuciosa investigación, podremos despejar el entorno del siniestro permitiendo así conocer la Causa Basal, que se define como la causa necesaria y suficiente para que el accidente se produzca. De todas las causas, sólo una generó el accidente, esta causa se determina aplicando la Supresión Mental Hipotética. La Supresión Mental Hipotética (S.M.H.) consiste en ir sacando del accidente, por separado, cada una de las posibles causas, hasta determinar cuál de ellas, al ser excluida del suceso el accidente, no se produce. Puede ser una o varias.

De igual manera, un FACTOR CONTRIBUYENTE SE DEFINE COMO: ("cualquier circunstancia, comportamiento, acción o condición riesgosa, que no interfiere directamente en la ocurrencia del hecho, pero que favorece el resultado; el accidente de tránsito con o sin ella se habría producido").

9.1. FACTORES DE POSIBLE INCIDENCIA EN EL ACCIDENTE DE TRANSITO INVESTIGADO, todo accidente de tránsito se deriva de la conjugación de factores relacionados AL SER HUMANO, ya sea como operario o conductor de un vehículo; AL VEHÍCULO como objeto utilizado en la movilización de personas o cosas, operado o conducido por el ser humano y LA VÍA utilizada por el ser humano para movilizarse en un vehículo de un lugar a otro, de acuerdo a los elementos materia de prueba recopilados y contenidos dentro de la carpeta de la investigación, una vez realizado el análisis del sitio, daños de los móviles, posición final intervinientes, características, geometría y diseño del tramo vial donde ocurrió el hecho; se puede inferir que la ocurrencia del accidente resulto de falla humana, derivada del abandono al debido objeto de cuidado, por la falta de precaución en la conducción de vehículos:

9.1.1. FACTOR DETERMINANTE. FACTOR HUMANO: YESDY ALEXANDER LARA TAPIAS C.C. 74'337.709 de Mongua-Boyacá, en su calidad de conductor del vehículo de servicio público clase Bus de placas XGD-586; falta de precaución en la conducción de vehículos, derivada de una decisión personal, individual, imprudente, negligente e irresponsable, que consistió en circular sin estar pendiente del posicionamiento generado por su vehículo, en un lugar que debido a las características de su conformación (recebo afirmado, con material particulado suelto), diseño (calzada angosta) y geometría (curva a la derecha), requería estar pendiente para no generar la obstrucción total de la calzada y en especial la invasión del espacio a utilizar por los potenciales usuarios viales que circularan en sentido contrario, se hace necesario comprender que tal falla muy seguramente fue producto de un exceso de confianza de su parte, dejó de lado el debido objeto de cuidado de su integridad personal, al conducir sin extremar las debidas medidas de precaución y seguridad, con lo cual violó lo indicado en los artículos 55 y 61 del Código Nacional de tránsito.

Lamentablemente el señor conductor invadió el espacio de la calzada que estaba utilizando la víctima en calidad de motociclista.

ARTÍCULOS CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO RELACIONADOS

ARTÍCULO 5o. DEMARCACIÓN Y SEÑALIZACIÓN VIAL. <Artículo modificado por el artículo 3 de la Ley 1383 de 2010. El nuevo texto es el siguiente:> El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor de 60 días posteriores a la sanción de esta ley, las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial y su aplicación y cumplimiento será responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción.

PARÁGRAFO 1o. El Ministerio de Transporte respetará y acogerá los convenios internacionales que se hayan suscrito o se suscriban en relación con la reglamentación de la ubicación, instalación, demarcación y señalización vial.



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

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

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

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

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

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 5o., de este código.

10. OBSERVACIONES

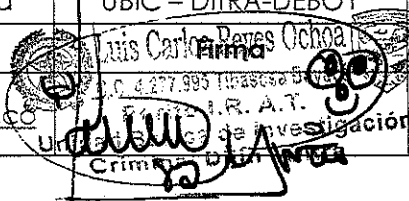
"De igual manera se transfiere la reserva legal de la información, teniendo en cuenta que es responsabilidad del funcionario solicitante garantizar que la información que origina o procesa la Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL, debe mantener el principio de segmentación partir de la necesidad de saber y conocer estrictamente lo necesario para el desempeño de la función que le es propia, el acceso, uso y disposición final de la misma; lo anterior teniendo en cuenta los parámetros establecidos en la ley 1581/2012 y la ley 1712/2014 que refiere a garantizar los derechos fundamentales, constitucionales y legales de los datos, enmarcadas en las actividades que realizan los funcionarios adscritos a la DIJIN en liderar la Investigación Criminal y apoyar la administración de justicia". "

11. ANEXOS

Devolución de Elemento(s) Material(es) Probatorio(s) y/o Evidencias(s) física(s) allegados para estudio.

12. PERITO / SERVIDOR DE POLICÍA JUDICIAL

Nombres y Apellidos		Identificación	Entidad
Intendente LUIS CARLOS REYES OCHOA		C.C. 4.277.995 Tibasosa-Boyacá	UBIC – DITRA-DEBOY
Cargo	Teléfono / Celular	Correo electrónico	
Perito en Reconstrucción de Accidentes de Transito	3104298983	carlos.reyes@correo.policia.gov.co	



Bibliografía:

Ana L. Castro Medina, I. A. (1998). Capítulo IV. Análisis Físico-Matemático. En I. A. Ana L. Castro Medina, *Accidentes de Tránsito Terrestre Estudios sobre el Peritaje* (pág. 175). México D.F.: Editorial Porrúa.

Caparrós, A. E. (2000). Comportamiento en conducción. Aspectos cognitivos. En A. E. Caparrós, *Cognición y Psicología Aplicada a la conducción de vehículos*. Murcia España.

Colegio Oficial de Ópticos - Optometristas de Andalucía (España). (2018). Cuidado con el efecto túnel en la conducción: a más velocidad menor visión. *La Vanguardia - España*.

Guerrero, T. G. (2012). Capítulo 8. Bases físico-matemáticas aplicadas a la reconstrucción de hechos de tránsito terrestre. En T. G. Guerrero, *Investigación y Reconstrucción de Accidentes de Tránsito* (pág. 280). Puerto Vallarta, Jalisco: Flores Editor y Distribuidor, S.A. de C.V.

Irureta, V. A. (2003). Capítulo IV. Datos Útiles. En V. A. Irureta, *Accidentología Vial y Pericia* (pág. 239). Buenos Aires: La Rocca.

FIN DEL INFORME

