

Señor:

JUEZ PRIMERO CIVIL DEL CIRCUITO DE TURBACO

j01cctoturbaco@cendoj.ramajudicial.gov.co

E.S.D.

REFERENCIA : CONTESTACION DEMANDA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL No 13836310300120220026200

DEMANDANTES : ERLYS DEL CARMEN BUELVAS OSORIO Y OTROS

DEMANDADOS : HERNÁN DE JESÚS GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, ROSALBA LUCIA GIRALDO RAMÍREZ, INVERSIONES TRANSPORTES GONZÁLEZ Y LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES OC

ALEXANDER DE JESUS ZAPATA RODRIGUEZ, mayor de edad, identificado con C.C. 72.267.041 de Barranquilla y Tarjeta No 158208 del C.S.J., con domicilio en la ciudad de Barranquilla, obrando como apoderado principal de los demandados, **ROSALBA LUCIA GIRALDO RAMÍREZ**, identificado con cédula de ciudadanía No 43.402.360 y **HERNÁN DE JESÚS GONZÁLEZ RODRÍGUEZ**, identificado con la cédula de ciudadanía No 6.890.506; me dirijo a su despacho con el fin de contestar la demanda de la referencia, en los siguientes términos:

I - FRENTE A LOS HECHOS

PRIMERO: ES CIERTO, el día 1 de marzo del año 2021, siendo aproximadamente las 06:00 a.m., en el kilómetro 111 + 900 metros, de la vía que conduce de la ciudad de Sincelejo al municipio de Calamar en el departamento de Bolívar, ocurrió un accidente de tránsito en el que estuvo involucrado el señor **HENRY CASTELLAR MARQUEZ (Q.E.P.D.)** quien conducía el vehículo tipo motocicleta de placa **IJR50F** y el vehículo de servicio público de placas **UYU609**, conducido por el señor **HERNÁN DE JESÚS GONZÁLEZ RODRÍGUEZ**.

SEGUNDO: ES CIERTO, por la ocurrencia del accidente de tránsito antes mencionado, se elaboró el informe policial de accidente de tránsito No C-01250886, sin embargo, es importante señalar que el agente de tránsito que llevó a cabo el procedimiento no estuvo presente en el momento de la ocurrencia del accidente y el informe policial de accidente de tránsito que este elabora no es un informe pericial, sino un informe descriptivo que debe revisarse en conjunto con otras pruebas y será objeto de contradicción en el curso del proceso.

TERCERO: ES CIERTO, el informe policial de accidente de tránsito fue elaborado por el patrullero Delfín Montealegre Ramírez, identificado con la cédula de ciudadanía No. 17'657.648, sin embargo, es importante señalar que el agente de tránsito que llevó a cabo el procedimiento no estuvo presente en el momento de la ocurrencia del accidente y el informe policial de accidente de tránsito que este elabora no es un informe pericial, sino un informe descriptivo que debe revisarse en conjunto con otras pruebas y será objeto de contradicción en el curso del proceso.

CUARTO: NO ES UN HECHO DE LA DEMANDA, es una conjetura del apoderado de la parte demandante que no se encuentra probada, sin embargo es importante señalar que el agente de tránsito que llevó a cabo el procedimiento de tránsito no estuvo presente en el momento de la ocurrencia el accidente, así como tampoco el perito que elaboró el informe de reconstrucción del accidente de tránsito, estos elementos deben revisarse en conjunto con otras pruebas y serán objeto de contradicción en el curso del proceso.

QUINTO: NO ES UN HECHO DE LA DEMANDA, es una conjetura del apoderado de la parte demandante que no se encuentra probada, sin embargo es importante señalar que el agente de tránsito que llevó a cabo el procedimiento de tránsito no estuvo presente en el momento de la ocurrencia el accidente, así como tampoco el perito que elaboró el informe de reconstrucción del accidente de tránsito, estos

elementos deben revisarse en conjunto con otras pruebas y serán objeto de contradicción en el curso del proceso.

SEXTO: NO NOS CONSTA, lo descrito en ese numeral obedece a afirmaciones desconocidas para mi representado, lo cual deberá ser demostrado por el demandante en el curso del proceso.

SÉPTIMO: ES CIERTO, la imagen pegada en este hecho corresponde a la licencia de tránsito de la motocicleta de placa **IJR50F**.

OCTAVO: ES CIERTO, por los hechos objeto del presente litigio se adelanta una investigación por homicidio culposo bajo el expediente con SPOA 131406001125202180025, en la Fiscalía 22 Seccional de Turbaco, sin embargo, el informe de reconstrucción aportado por el extremo activo carece de rigor técnico - científico y será objeto de contradicción en el curso del proceso.

NOVENO: NO ES UN HECHO DE LA DEMANDA, es una conjetura del apoderado de la parte demandante que no se encuentra probada, sin embargo es importante señalar que el agente de tránsito que llevó a cabo el procedimiento de tránsito no estuvo presente en el momento de la ocurrencia el accidente, así como tampoco el perito que elaboró el informe de reconstrucción del accidente de tránsito, estos elementos deben revisarse en conjunto con otras pruebas y serán objeto de contradicción en el curso del proceso.

DÉCIMO: NO ES UN HECHO DE LA DEMANDA, es una conjetura del apoderado de la parte demandante que no se encuentra probada, sin embargo es importante señalar que el agente de tránsito que llevó a cabo el procedimiento de tránsito no estuvo presente en el momento de la ocurrencia el accidente, así como tampoco el perito que elaboró el informe de reconstrucción del accidente de tránsito, estos elementos deben revisarse en conjunto con otras pruebas y serán objeto de contradicción en el curso del proceso.

DÉCIMO PRIMERO: NO ES UN HECHO DE LA DEMANDA, es una conjetura del apoderado de la parte demandante que no se encuentra probada, sin embargo es importante señalar que el agente de tránsito que llevó a cabo el procedimiento de tránsito no estuvo presente en el momento de la ocurrencia el accidente, así como tampoco el perito que elaboró el informe de reconstrucción del accidente de tránsito, estos elementos deben revisarse en conjunto con otras pruebas y serán objeto de contradicción en el curso del proceso.

DÉCIMO SEGUNDO: NO ES UN HECHO DE LA DEMANDA, es una conjetura del apoderado de la parte demandante que no se encuentra probada, sin embargo es importante señalar que el agente de tránsito que llevó a cabo el procedimiento de tránsito no estuvo presente en el momento de la ocurrencia el accidente, así como tampoco el perito que elaboró el informe de reconstrucción del accidente de tránsito, estos elementos deben revisarse en conjunto con otras pruebas y serán objeto de contradicción en el curso del proceso.

DÉCIMO TERCERO: NO ES UN HECHO DE LA DEMANDA, es una conjetura del apoderado de la parte demandante que no se encuentra probada, sin embargo es importante señalar que el agente de tránsito que llevó a cabo el procedimiento de tránsito no estuvo presente en el momento de la ocurrencia el accidente, así como tampoco el perito que elaboró el informe de reconstrucción del accidente de tránsito, estos elementos deben revisarse en conjunto con otras pruebas y serán objeto de contradicción en el curso del proceso.

DÉCIMO CUARTO: NO NOS CONSTA, lo descrito en ese numeral obedece a afirmaciones desconocidas para mi representado, lo cual deberá ser demostrado por el demandante en el curso del proceso.

DÉCIMO QUINTO: ES CIERTO, el vehículo de servicio público de placas **UYU609**, era conducido por el señor **HERNÁN DE JESÚS GONZÁLEZ RODRÍGUEZ**.

DÉCIMO SEXTO: ES CIERTO, la imagen pegada en este hecho corresponde a la licencia de tránsito del vehículo de servicio público de placas **UYU609**.

DÉCIMO SÉPTIMO: ES CIERTO, la imagen pegada en este hecho corresponde al histórico de propietarios del vehículo de servicio público de placas **UYU609**.

DÉCIMO OCTAVO: ES CIERTO, la imagen pegada en este hecho corresponde a la tarjeta de operación del vehículo de servicio público de placas **UYU609**.

DÉCIMO NOVENO: ES CIERTO, la imagen pegada en este hecho corresponde a la cédula de ciudadanía y a la licencia de conducción del señor **HENRY CASTELLAR MARQUEZ (Q.E.P.D.)**.

II - FRENTE A LAS PRETENSIONES.

Me opongo a todas y cada una de las pretensiones de la demanda ya que no hay prueba de la responsabilidad de mi poderdante en el accidente, y tampoco existen razones jurídicas para invocar una sentencia favorable. Por consiguiente, solicito al despacho de manera respetuosa, desestimar las pretensiones de la demanda y condenar en costas a la parte demandante.

III - EXCEPCIONES DE FONDO

1) AUSENCIA DE PRUEBA DE LA RESPONSABILIDAD DEL DEMANDADO.

Las pruebas arrimadas al proceso no comprometen la responsabilidad de mi poderdante ya que no hay concepto técnico que indique que mi poderdante con su actuar ocasionó el accidente. Tampoco existe acto administrativo emitido por las autoridades de tránsito que hayan declarado contraventor de las normas de tránsito a mi poderdante en el accidente de tránsito que nos ocupa.

Por lo anterior, solicito al despacho declarar probada la presente excepción y exonerar de todo tipo de responsabilidad a los demandados.

2) ROMPIMIENTO DEL NEXO DE CAUSALIDAD POR CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA.

De acuerdo con los hechos narrados en la demanda, es del caso analizar las características de la responsabilidad civil extracontractual por los daños resultados del ejercicio de actividades peligrosas, en este sentido la jurisprudencia se ha referido de la siguiente manera:

“En lo concerniente a la confluencia causal de distintos sucesos en la producción de un daño, la Corte ha precisado ‘que desde un punto de vista jurídico en caso tal de concurrencia, constituye punto esencial determinar la incidencia que el ejercicio de la actividad de cada una de las partes tuvo en la realización del daño, o sea establecer el grado de potencialidad dañina que puede predicarse de uno u otro de los sujetos que participaron en su ocurrencia, lo que se traduce en que debe verse cuál ejercicio fue causa determinante del daño, o en qué proporción concurrieron a su ocurrencia’ (cas. civ. sentencia de 26 de noviembre de 1999, S-104-99,[5220]), pues, ‘[c]oncurriendo la actividad del autor y de la víctima, menester analizar la incidencia del comportamiento adoptado por aquél y ésta para determinar su influencia decisiva, excluyente o confluente, en el quebranto; cuando sucede por la conducta de ambos sujetos, actúa como concausa y cada cual asume las consecuencias en la proporción correspondiente a su eficacia causal, analizada y definida por el juzgador conforme a las pruebas y al orden jurídico, desde luego que, si el detrimento acontece exclusivamente por la del autor, a éste sólo es imputable, si lo fuere por la de la víctima, únicamente a ésta. Justamente, el sentenciador valorará el material probatorio para determinar la influencia causal de las conductas concurrentes y, si concluye la recíproca incidencia causal contribuyente de las mismas, la reparación está sujeta a reducción al tenor del artículo 2357 del Código Civil de conformidad con la intervención o exposición delavíctima’ (cas.civ.sentenciasdediciembre19de 2008, SC-123-2008[11001- 3103-035-1999-02191-01]; de 25 de noviembre de 1999, S-102-99 [5173], 21 de febrero de 2002, SC-021-2002, exp. 6063)”

Atendiendo lo anterior, es claro que es necesario que el juzgador valore el comportamiento de cada uno de los involucrados, para determinar qué tanta

influencia tuvieron las partes en la ocurrencia del siniestro. De esta manera, si se encuentra que existió responsabilidad de uno de los involucrados, este responderá por los perjuicios ocasionados y viceversa, y si a ambos implicados se les atribuye responsabilidad cada uno la asume equivalente a su influencia en el hecho.

Para el caso en concreto, debemos entonces analizar el comportamiento de los implicados para determinar la incidencia o no de cada uno de ellos en el siniestro, a fin de desvirtuar lo afirmado por el apoderado demandante sobre la responsabilidad del vehículo de placa **UYU609**.

Pues bien, se puede evidenciar que el señor **HENRY CASTELLAR MARQUEZ (Q.E.P.D.)** mientras conducía una motocicleta adelantó en una zona prohibida al vehículo de servicio público de placas **UYU609**, además de transitar a más de un metro de la acera u orilla; desatendiendo de esta manera el deber objetivo de cuidado establecido en los artículos 55, 73, 94 y 109 del Código Nacional de Tránsito, constituyendo así la culpa exclusiva de la víctima como causa del daño, elemento que determina la ausencia total de la relación de causalidad entre el comportamiento de mi poderdante y el daño sufrido por el señor **HENRY CASTELLAR MARQUEZ (Q.E.P.D.)**, en el accidente de tránsito ocurrido el día 1 de marzo del año 2021.

Sobre la culpa exclusiva de la víctima la jurisprudencia ha señalado:

“...para que se configure la culpa de la víctima, como hecho exonerativo de responsabilidad civil, debe aparecer de manera clara su influencia en la ocurrencia del daño, tanto como para que, no obstante, la naturaleza y entidad de la actividad peligrosa, ésta deba considerarse irrelevante o apenas concurrente dentro del conjunto de sucesos que constituyen la cadena causal antecedente del resultado dañoso”.¹

Es importante tener en cuenta, que las vías dispuestas para el tránsito de vehículos representan para sus conductores, no solo el asumir el riesgo de la conducción, sino también asumir que todos los demás actores viales se comportaran de tal manera, que su actuar no represente peligro para los usuarios de la vía, atendiendo siempre el principio de la confianza recíproca, el cual para el caso en concreto, fue violentado por el señor **HENRY CASTELLAR MARQUEZ (Q.E.P.D.)**, cuando no atendió los siguientes preceptos del Código Nacional de Tránsito y Transporte:

ARTÍCULO 73. Prohibiciones especiales para adelantar otro vehículo. *No se debe adelantar a otros vehículos en los siguientes casos:*

- En intersecciones
- **En los tramos de la vía en donde exista línea separadora central continua o prohibición de adelantamiento.**
- En curvas o pendientes.
- Cuando la visibilidad sea desfavorable.
- En las proximidades de pasos de peatones.
- En las intersecciones de las vías férreas.
- Por la berma o por la derecha de un vehículo.
- En general, cuando la maniobra ofrezca peligro.

Todos los usuarios de la vía tienen la obligación de conocer y cumplir las normas de tránsito para evitar poner en riesgo su integridad, lo cual se encuentra contemplado en los artículos 55 y 109 del Código Nacional de 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.

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 50., de este código.

¹ CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. SALA DE CASACIÓN CIVIL. MAGISTRADO PONENTE: CÉSAR JULIO VALENCIA COPETE. Bogotá, D. C., nueve (9) de julio de dos mil siete (2007).

Sobre este aspecto, es necesario señalar que el señor **HENRY CASTELLAR MARQUEZ (Q.E.P.D.)**, era proclive a desatender las normas de tránsito, exponiendo su integridad y la de los demás actores viales, tanto es así, que en el Sistema Integrado de Información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito – SIMIT, le registran diez (10) comparendos por incurrir en diferentes infracciones, tal como se demuestra a continuación:



ESTADO DE CUENTA

Cédula: 73227242
Fecha de expedición: 02/10/2024

Comparendos y multas

#	Número multa	Fecha	Secretaría	Infracción	Estado	Valor total
1.	RS-2021-586	29/04/2021 00:00:00	Arjona	C24	Cobro coactivo	\$ 711,998
2.	RS2018000135	09/04/2018 00:00:00	San Juan de Nepomuceno	C35	Cobro coactivo	\$ 782,558
3.	RS2018000768	16/08/2018 00:00:00	San Juan de Nepomuceno	D02	Cobro coactivo	\$ 1,491,036
4.	RS2018001119	28/08/2018 00:00:00	San Juan de Nepomuceno	C35	Cobro coactivo	\$ 742,133
5.	RS2019001240	07/12/2019 00:00:00	San Juan de Nepomuceno	D02	Cobro coactivo	\$ 1,300,766
6.	RS2019001074	16/07/2019 00:00:00	San Juan de Nepomuceno	D02	Cobro coactivo	\$ 1,384,283
7.	RS2019001271	12/11/2019 00:00:00	San Juan de Nepomuceno	D02	Cobro coactivo	\$ 1,315,129
8.	RS2019001201	15/10/2019 00:00:00	San Juan de Nepomuceno	C24	Cobro coactivo	\$ 665,639
9.	RS2020000442	02/10/2020 00:00:00	San Juan de Nepomuceno	D02	Cobro coactivo	\$ 1,278,156
10.	RS2021000064	09/02/2021 00:00:00	San Juan de Nepomuceno	C24	Cobro coactivo	\$ 643,020

Total a pagar comparendos y multas: **\$ 10,314,718**

Total a pagar: \$ 10,314,718

ARTÍCULO 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

- 1. Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.**
- Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.
- Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.
- No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.
- No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.
- 6. Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.**
- No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.
- Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.

9. Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.

10. La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.

Por lo anterior, solicito al despacho declarar probada la presente excepción y exonerar de todo tipo de responsabilidad a los demandados.

3) EL RECONOCIMIENTO DE PERJUICIOS MORALES DEBE REALIZARSE ATENDIENDO AL ARBITRIO JUDIS.

De acuerdo con las pretensiones instauradas en la demanda, se solicita la indemnización por concepto de daños morales para los demandantes, sin embargo, consideramos que la suma por perjuicios morales pedida es excesiva, conforme a los parámetros jurisprudenciales, si bien es cierto que los daños morales se presumen, no es menos cierto que los actores deban aportar lo necesario para que pueda el señor juez determinar la cuantía en la que tasarán los mismos, si a ello hubiere lugar. Así lo ha reiterado la jurisprudencia, como a continuación se expone:

“...por el contrario, en la medida en que la indemnización del perjuicio moral sea examinada en su verdadera entidad y se advierta en ella la satisfacción de un daño real y cierto, podrá el sentenciador calcular adecuadamente su monto”.

...
“que, para la valoración del quantum del daño moral en materia civil, estima apropiada la determinación de su cuantía en el marco fáctico de circunstancias, condiciones de modo, tiempo y lugar de los hechos, situación o posición de la víctima y de los perjudicados, intensidad de la lesión a los sentimientos, dolor, aflicción o pesadumbre y demás factores incidentes conforme al arbitrio judicial ponderado del fallador” (se subraya)²

Conforme a lo anterior, se puede afirmar que no se aporta elementos que sirvan de soporte al juzgador para determinar el quantum que para el caso correspondería para determinar los perjuicios morales.

Dado lo anterior, corresponderá al señor juez establecer el quantum de los perjuicios morales teniendo en cuenta las verdaderas circunstancias, así como la relación que tiene los demandantes con el finado, para establecer si es procedente el reconocimiento.

4) INEXISTENCIA DE LA OBLIGACIÓN DE REPARAR.

La culpa exclusiva de la víctima, entendida como un conjunto heterogéneo de supuestos de hecho, en los que se incluyen no sólo comportamientos culposos en sentido estricto, sino también actuaciones anómalas o irregulares del perjudicado que interfieren causalmente en la producción del daño, configuran la causal de exoneración del deber de reparar, en favor de los demandados **HERNÁN DE JESÚS GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, ROSALBA LUCIA GIRALDO RAMÍREZ, INVERSIONES TRANSPORTES GONZÁLEZ Y LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES OC**

Por lo anterior, solicito al despacho declarar probada la presente excepción y exonerar de todo tipo de responsabilidad a los demandados.

5) INEXISTENCIA DE PRUEBA QUE DEMUESTRE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL POR ACTIVIDADES PELIGROSAS CONCURRENTES.

Tratándose de actividades peligrosas concurrentes, la Corte Suprema de Justicia en reiterados pronunciamientos ha establecido que cuando el demandante y

² Corte Suprema De Justicia, Sala De Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez. 28 de febrero de 203. Ref.: 11001-3103-004-2002-01011-01

demandado ejercían actividades peligrosas concurrentes como la conducción, se deberá analizar la incidencia del comportamiento desplegado por aquellos, a fin de verificar la existencia de una eximente de responsabilidad o por lo menos la reducción del monto a indemnizar.

En sentencia SC2017-2018 del 12 de junio 2018, con magistrado ponente Luis Armando Tolosa Villabona, la Corte Suprema de Justicia indicó que se debe analizar las causas anteriores coincidentes, concomitantes, recíprocas o posteriores, al punto de que el perjuicio no se causaría sin la pluralidad de fenómenos causales, no obstante, de la prueba documental que reposa en el expediente, no es posible determinar las circunstancias de modo en que se presentó el accidente de tránsito, y por ende, cuál de las conductas fue la determinante en la ocurrencia del siniestro, de forma tal que este sea imputable al conductor del vehículo de placa **UYU609**.

En el hipotético evento, que se llegara a probar que el conductor del vehículo de placa **UYU609** concurrió en la generación del daño sufrido por el señor **HENRY CASTELLAR MARQUEZ (Q.E.P.D.)**, en el accidente de tránsito ocurrido el día 1 de marzo del año 2021, es dable solicitar que los perjuicios se vean disminuidos por el acaecer de dicha concurrencia.

Por lo anterior, solicito al despacho declarar probada la presente excepción y exonerar de todo tipo de responsabilidad a los demandados.

6) OBJECCIÓN AL JURAMENTO ESTIMATORIO

De conformidad con lo establecido en el artículo 206 del C.G.P, me permito OBJETAR LA CUANTÍA de las pretensiones incoadas en la demanda, relativas al Lucro Cesante Consolidado y Futuro, toda vez que como se demostrará en el transcurso de este proceso y conforme a los argumentos que se plantean a continuación, el daño material cuya indemnización pretende la parte actora, no ha sido estimado razonadamente y ni siquiera hay prueba que demuestre su existencia. El Código General del Proceso señala lo siguiente:

“Quien pretenda el reconocimiento de una indemnización, compensación o el pago de frutos o mejoras, deberá estimarlo razonadamente bajo juramento en la demanda o petición correspondiente, discriminando cada uno de sus conceptos. Dicho juramento hará prueba de su monto mientras su cuantía no sea objetada por la parte contraria dentro del traslado respectivo. Solo se considerará la objeción que especifique razonadamente la inexactitud que se le atribuya a la estimación.

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

El extremo demandante señala en el líbello de la demanda que el señor **HENRY CASTELLAR MARQUEZ (Q.E.P.D.)**, contaba con un ingreso de **NOVECIENTOS OCHO MIL QUINIENTOS VEITISEIS PESOS (\$908.526)**, sin embargo, adiciona un factor prestacional del orden del 25% y no se ha demostrado la existencia de un vínculo laboral, sobre la adición del factor prestacional no opera ninguna presunción legal o jurisprudencial, la jurisprudencia de la sala civil de la Corte Suprema de Justicia ha sido reiterativa al indicar que deben demostrarse los aportes al Sistema de Seguridad Social que le permita al despacho conocer el ingreso base de cotización. Por lo anteriormente expuesto, es relevante tener presente lo señalado por la Sala de Casación Civil de la CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, sobre el particular:

*No en balde se exige, a título de requisito sine qua non para el surgimiento de la prenotada obligación resarcitoria, **la certeza** del eslabón en comento, calidad que deberá establecerse, inexorablemente, con sujeción al tamiz de la jurisdicción. **De allí que si no se comprueba o determina su existencia - como hecho jurídico que es-, a la vez que su extensión y medida, el Juez no poseerá argumento válido para fundar, en línea de principio, una condena cualquiera enderezada a obtener su resarcimiento**, debiendo, en tal virtud, exonerar de responsabilidad al demandado, por más que el demandante, a lo largo de la litis, haya afirmado lo contrario, salvo las restrictas excepciones admitidas por la ley o por la jurisprudencia (v. gr.: intereses moratorios). (...).*

Sobre este particular ha señalado la jurisprudencia de la Sala, 'repetiendo un principio fundamental de derecho, que el perjuicio que condiciona la responsabilidad civil **no es materia de presunción legal y que como derecho patrimonial que es, debe ser demandado y probado en su existencia y en su extensión por quien alega haberlo sufrido, que es quien mejor debe saber en qué consiste y cuánto lo ha afectado.** Quien afirma que su demandado le ha inferido un daño por su dolo o su culpa, está obligado, si quiere que se le repare por decisión judicial, a producir la prueba de la realidad del perjuicio demostrando los hechos que lo constituyan y su cuantía, o señalando a este respecto, cuando menos, bases para su valoración' (LVIII, pág. 113) (CSJ, SC del 25 de febrero de 2002, Rad. n.º 6623; negrillas fuera del texto).

Por lo anterior, solicito al despacho declarar probada la presente excepción y exonerar de todo tipo de responsabilidad a los demandados.

7) EFECTOS DE LA ABSOLUCIÓN PENAL EN EL PROCESO CIVIL

Es importante que el Juez en el proceso civil tenga en cuenta la definición del proceso penal por homicidio culposo que el **JUZGADO SEGUNDO PENAL DEL CIRCUITO CON FUNCIONES DE CONOCIMIENTO DE TURBACO**, adelanta con el radicado interno 2023-070, ya que al margen de que exista o no norma jurídica que regule los efectos de la absolución penal en las causas patrimoniales, se ha preocupado por salvaguardar el principio de unidad de la jurisdicción, sin menoscabar la autonomía de la especialidad civil en lo relativo a la competencia que le ha sido atribuida para juzgar la responsabilidad de los particulares en los términos del artículo 2341 del Código Civil y normas subsiguientes, que constituyen el manantial del denominado principio general de indemnización por culpa.

En esas condiciones, si la Ley 906 de 2004 no previó esta figura jurídica, significa que el Juzgador en lo civil no está condicionado a efectuar un parangón o ejercicio de subsunción entre una norma jurídica y la decisión judicial en la esfera punitiva con miras a verificar si se ajusta a uno de los eventos previamente definidos por el legislador, analizar la fuerza de los argumentos y establecer su incidencia en el proceso a su cargo.

Sin embargo, de allí no se desprende que en el actual estado de cosas, el juez civil pueda ignorar la existencia de un fallo penal de esa naturaleza, pues con independencia de que el legislador no haya regulado el asunto, el principio de unidad de la jurisdicción es un criterio orientador de su actividad que involucra evitar fallos contradictorios en las diferentes áreas de la actividad judicial, quedando compelido a valorar su alcance para acoger o denegar el efecto de cosa juzgada respecto de la pretensión indemnizatoria formulada por separado³.

Por lo anterior, es necesario que se decrete y practique la prueba trasladada y extraprocesal solicitada para que el Juez del proceso civil conozca la sentencia proferida en el proceso penal y en el caso de ser absolutoria, extienda sus efectos al presente proceso de responsabilidad civil extracontractual, declarando probada esta excepción y exonerando de todo tipo de responsabilidad a los demandados.

8) EXCEPCIÓN GENERICA.

La que el despacho encuentre probada.

³ Radicación N° 05001 31 03 016 2009-00005-01, SC665-2019, Magistrado Ponente OCTAVIO AUGUSTO TEJEIRO DUQUE, Sala Civil CORTE SUPREMA DE JUSTICIA.

IV - PRUEBAS

INTERROGATORIO DE PARTE.

Solicito se decrete interrogatorio de parte a los demandantes para que respondan las preguntas que, sobre los hechos y las pretensiones de la demanda, presentaré de manera personal o en sobre cerrado.

DECLARACION DE PARTE

Solicito se sirva ordenar y recepcionar el testimonio de mis representados con fundamento en el Artículo 165 inciso segundo del C.G.P, el artículo 29 de la Constitución Nacional y la sentencia STC9197-2022 del 19 de julio de 2022 de la sala de casación civil de la Corte Suprema de Justicia, quienes pueden ser citados por conducto del suscrito.

DOCUMENTALES

- 1) Poder conferido por el señor **HERNÁN DE JESÚS GONZÁLEZ RODRÍGUEZ**, identificado con cédula de ciudadanía No 6.890.506, tal como lo ha previsto el decreto 806 de 2020 y la Ley 2213 de 2022.
- 2) Poder conferido por el señor **ROSALBA LUCIA GIRALDO RAMÍREZ**, identificado con cédula de ciudadanía No 43.402.360, tal como lo ha previsto el decreto 806 de 2020 y la Ley 2213 de 2022.
- 3) Informe Técnico de Reconstrucción de Accidentes de Tránsito, caso No 5806, realizado por el Centro de Experimentación y Seguridad Vial Colombia - CESVI COLOMBIA.
- 4) Cuatro (4) fotografías tomadas el día de la ocurrencia del accidente donde se pueden evidenciar los daños sufridos por los vehículos involucrados, la posición final de los rodantes, señales de tránsito verticales y horizontales.

TESTIMONIALES

Solicito respetuosamente a su despacho, se cite al señor **DELFIN MONTEALEGRE RAMIREZ**, identificado con cédula de ciudadanía No 17.657.648, agente de tránsito, quien levantó el informe policial de accidente tránsito, con la finalidad que exponga técnicamente el análisis y argumentos que acometió al momento de levantar el informe de tránsito. El señor **DELFIN MONTEALEGRE RAMIREZ** podrá ser citado al correo delfin.montealegre@correo.policia.gov.co, o en el Comando de Policía de Bolívar.

De igual manera me reservo la facultad de interrogar a las personas citadas a rendir testimonio en el presente proceso.

PRUEBA TRASLADADA Y PRUEBA EXTRAPROCESAL

Sírvase señor Juez de conformidad con el artículo 174 del Código General del Proceso, en caso de requerirlo, trasladar el expediente o las actuaciones en el proceso penal con CUI 200606001203202200026, adelantado ante el **JUZGADO SEGUNDO PENAL DEL CIRCUITO CON FUNCIONES DE CONOCIMIENTO DE TURBACO**, radicado interno 2023-070, el cual para la fecha de presentación de esta contestación de demanda se encuentra en etapa de alegatos finales y pronunciamiento del sentido de fallo para confirmar entre varios aspectos, especialmente los siguientes:

1. Copia de la sentencia de primera instancia para confirmar si a efectos del proceso penal por homicidio culposo se desvirtuó la presunción de inocencia de la que goza el señor **HERNÁN DE JESÚS GONZÁLEZ RODRÍGUEZ**, e igualmente, confirmar si a efectos del presente proceso civil, se probó la causa extraña consistente en la culpa exclusiva de la víctima en la generación de su

propio daño, por adelantar de manera imprudente al vehículo de placa **UYU609**.

2. Copia del registro de audio y video de las audiencias de juicio adelantadas en donde se practicaron las siguientes pruebas:

- Interrogatorio y contrainterrogatorio al señor **DELFIN MONTEALEGRE RAMIREZ**, identificado con cédula de ciudadanía No 17.657.648, agente de tránsito, quien levantó el informe policial de accidente tránsito.
- Interrogatorio y contrainterrogatorio al señor **WILLIAM ALBERTO CASTILLO BARRIOS**, identificado con la C.C. No 72.243.333, perito de la Policía Nacional responsable de la investigación reconstructiva del accidente.
- Interrogatorio y contrainterrogatorio a la señora **ANA ISABEL VALENCIA PÉREZ**, identificada con cédula de ciudadanía 1.023.869.480, perito del **CENTRO DE EXPERIMENTACIÓN Y SEGURIDAD VIAL COLOMBIA - CESVI COLOMBIA**, quien elaboró el Informe Técnico de Reconstrucción de Accidentes de Tránsito, caso No 5806.

La prueba trasladada y extraprocesal solicitada fue practicada con audiencia del extremo demandante y se puede acceder al expediente digital del **JUZGADO SEGUNDO PENAL DEL CIRCUITO CON FUNCIONES DE CONOCIMIENTO DE TURBACO**, a través del siguiente enlace:

[131406001125202180025 Hernán de Jesús González Rodríguez.](#)

CONTRADICCION DEL DICTAMEN PERICIAL

Solicito al despacho se requiera la comparecencia a la audiencia inicial del perito **WILLIAM ALBERTO CASTILLO BARRIOS**, quien elaboró el “INFORME INVESTIGADOR DE LABORATORIO – FPJ-13”, con la finalidad interrogarlo acerca de su idoneidad, imparcialidad y sobre el contenido del dictamen, conforme lo establece el artículo 228 del Código General del Proceso.

WILLIAM ALBERTO CASTILLO BARRIOS, identificado con la C.C. No 72.243.333, puede ser citado al correo electrónico william.peritorat@gmail.com, o en la carrera 4ª # 9 – 75 barrio San José del municipio de San Juan Nepomuceno o al teléfono celular: 3127264426.

PRUEBA PERICIAL

Sírvase señor Juez de conformidad con el artículo 226 del Código General del Proceso, tener como prueba pericial el Informe Técnico de Reconstrucción de Accidentes de Tránsito, caso No 5806, realizado por el **CENTRO DE EXPERIMENTACIÓN Y SEGURIDAD VIAL COLOMBIA - CESVI COLOMBIA**. Con la prueba pericial se demostrará de manera técnica, las circunstancias de tiempo, modo y lugar que dieron origen al accidente de tránsito, y consecuentemente, la culpa exclusiva de la víctima como causa extraña que rompe el nexo de causalidad entre el daño y la conducta de los demandados.

El Informe Técnico de Reconstrucción de Accidentes de Tránsito, caso No 5806 fue suscrito por la perito **ANA ISABEL VALENCIA PÉREZ**, identificada con cédula de ciudadanía 1.023.869.480, quien podrá se citada en la Autopista Bogotá – Medellín Km 6.5 Edificio CESVI – COLOMBIA Tenjo Cundinamarca, al correo electrónico avalencia@cesvicolombia.com, o al abonado telefónico 321 3650853; y por el perito **WILLIAM CORREDOR BERNAL**, identificado con cédula de ciudadanía 80.895.723, quien podrá se citado en la Autopista Bogotá – Medellín Km 6.5 Edificio CESVI – COLOMBIA Tenjo Cundinamarca, al correo electrónico wcorredor@cesvicolombia.com, o al abonado telefónico 317 4387668.

V - NOTIFICACIONES.

Recibiré notificaciones en la secretaria de su despacho o en la Calle 74 # 53 - 23, oficina 403 en Barranquilla, departamento del Atlántico, celular 315 9286825. Correo electrónico: azapata@caribeasesoreslegales.com

Señor(a) Juez. Atentamente,

ALEXANDER DE JESUS ZAPATA RODRIGUEZ

C.C: 72.267.041 de Barranquilla

T.P: 158208 del C.S.J.

Alexander Zapata Rodríguez

De: Hernan Gonzalez <hernangonzaleztg@gmail.com>
Enviado el: domingo, 29 de septiembre de 2024 12:09 p. m.
Para: Alexander Zapata Rodríguez
Asunto: PODER ESPECIAL PARA ACTUAR EN EL PROCESO DE RESPONSABILIDAD CIVIL
EXTRACONTRACTUAL 13836310300120220026200
Datos adjuntos: CamScanner 27-04-2023 21.23.pdf

Señor(a)
JUEZ PRIMERO CIVIL DEL CIRCUITO DE TURBACO
j01cctoturbaco@cendoj.ramajudicial.gov.co
E.S.D

REFERENCIA: PODER ESPECIAL PARA ACTUAR EN EL PROCESO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL 13836310300120220026200

HERNAN DE JESUS GONZALEZ RODRIGUEZ, mayor de edad, identificado con la cédula de ciudadanía No 6.890.506, por medio de este escrito, comedidamente me dirijo a su despacho para manifestarle que confiero poder especial, amplio y suficiente al abogado **ALEXANDER DE JESUS ZAPATA RODRIGUEZ**, mayor de edad, vecino y residente de la ciudad de Barranquilla, identificado con la cédula de ciudadanía No. 72.267.041 de Barranquilla, portador de la Tarjeta Profesional No. 158208 del Consejo Superior de la Judicatura y correo electrónico azapata@caribeasesoreslegales.com; para que me representen judicialmente en el proceso de responsabilidad civil de la referencia.

A mi apoderado le otorgo las facultades para conciliar, transigir, renunciar, recibir, sustituir, reasumir, presentar y sustentar recursos, y las demás facultades de conformidad con el artículo 77 del Código General del Procesos y todas aquellas que requiera para el cabal desempeño de este mandato.

Ruego a su despacho reconocer personería al doctor **ALEXANDER DE JESÚS ZAPATA RODRÍGUEZ**, como mi apoderado judicial en los términos del presente poder ya que se confiere conforme a lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley 2213 de 2022.

De Usted Señor Juez,

Atentamente,

HERNAN DE JESUS GONZALEZ RODRIGUEZ

CC 6.890.506

gonzaleztg@gmail.com

Acepto,

ALEXANDER DE JESUS ZAPATA RODRIGUEZ

C.C. No. 72.267.041 de Barranquilla

T.P. No. 158208 del C.S.J.

azapata@caribeasesoreslegales.com

3159286825

Alexander Zapata Rodríguez

De: Alba Giraldo <giraldoalba72@gmail.com>
Enviado el: martes, 1 de octubre de 2024 10:10 p. m.
Para: Alexander Zapata Rodríguez
Asunto: PODER ESPECIAL PARA ACTUAR EN EL PROCESO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL 13836310300120220026200 ROSALBA LUCIA GIRALDO RAMIREZ

Señor(a)

JUEZ PRIMERO CIVIL DEL CIRCUITO DE TURBACO

j01cctoturbaco@cendoj.ramajudicial.gov.co

E.S.D

REFERENCIA: PODER ESPECIAL PARA ACTUAR EN EL PROCESO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL 13836310300120220026200

ROSALBA LUCIA GIRALDO RAMIREZ, mayor de edad, identificado con la cédula de ciudadanía No 43.402.360, por medio de este escrito, comedidamente me dirijo a su despacho para manifestarle que confiero poder especial, amplio y suficiente al abogado **ALEXANDER DE JESUS ZAPATA RODRIGUEZ**, mayor de edad, vecino y residente de la ciudad de Barranquilla, identificado con la cédula de ciudadanía No. 72.267.041 de Barranquilla, portador de la Tarjeta Profesional No. 158208 del Consejo Superior de la Judicatura y correo electrónico azapata@caribeasesoreslegales.com; para que me representen judicialmente en el proceso de responsabilidad civil de la referencia.

A mi apoderado le otorgo las facultades para conciliar, transigir, renunciar, recibir, sustituir, reasumir, presentar y sustentar recursos, y las demás facultades de conformidad con el artículo 77 del Código General del Procesos y todas aquellas que requiera para el cabal desempeño de este mandato.

Ruego a su despacho reconocer personería al doctor **ALEXANDER DE JESÚS ZAPATA RODRÍGUEZ**, como mi apoderado judicial en los términos del presente poder ya que se confiere conforme a lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley 2213 de 2022.

De Usted Señor Juez,

Atentamente,

ROSALBA LUCIA GIRALDO RAMIREZ

CC 43.402.360

giraldoalba72@gmail.com

Acepto,

ALEXANDER DE JESUS ZAPATA RODRIGUEZ

C.C. No. 72.267.041 de Barranquilla

T.P. No. 158208 del C.S.J.

azapata@caribeasesoreslegales.com

3159286825

INFORME TÉCNICO DE RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO



CASO No. 5806
PLACA: UYU – 609
ENERO DEL 2023
NIVEL 1



CESVI COLOMBIA
Centro de Experimentación y Seguridad Vial Colombia

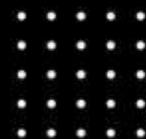




TABLA DE CONTENIDO

1. INFORMACIÓN GENERAL DEL ACCIDENTE	3
2. CONDICIONES DEL ACCIDENTE	6
3. ESTUDIO DE DEFORMACIONES	18
4. ANÁLISIS FÍSICO Y MATEMÁTICO DE LA MECÁNICA DE COLISIÓN	26
5. CONCLUSIONES	39
6. ANEXOS	47



1. INFORMACIÓN GENERAL DEL ACCIDENTE

1. INFORMACIÓN GENERAL DEL ACCIDENTE

La siguiente información da a conocer el entorno general bajo el cual se generó el accidente de tránsito, objeto de desarrollo del presente informe:

1.1 DATOS GENERALES

A continuación, se detalla la información relevante del lugar donde ocurre el accidente.

Día de ocurrencia	Lunes, 01 De marzo Del 2021
Área - Sector - Municipio	Departamental – Los Manguitos (Bolívar)
Sitio de los hechos	Km 111 + 900 m, vía Sincelejo – Calamar
Coordenadas	Lat. 10°05'38"N - Long 75°03'45"W
Tipo de accidente	Choque múltiple
Gravedad	Occiso (1)
Hora de Ocurrencia	06:00 A.M. (6:00 Horas)
No. Vehículos involucrados	2

Fuente: Informe Policial De Accidentes De Tránsito con número C-01250686, diligenciado por el policía de tránsito Montealegre Ramírez con número de placa 090935.

1.2 VEHÍCULOS INVOLUCRADOS

En el accidente a estudiar se ven involucrado dos vehículos, siendo sus datos principales:

No.	Tipo	Marca y Línea	Modelo	Placa
1	Mini Van [†]	KIA – Carnival	2007	UYU 609
2	Motocicleta	Bajaj – Boxer 100	2021	IJR 50F

[†] Según el informe de la autoridad registra, que el vehículo 1 es una camioneta, pero contemplando las características y las especificaciones de la ficha técnica, es un vehículo tipo mini van.



1.3 PERSONAS INVOLUCRADAS

En el accidente a estudiar se ven involucradas 2 personas, siendo los datos principales:

No	Vinculo	Vehículo	Nombre	Estado
1	Conductor	1	Hernando Gonzales Rodríguez	-
2	Conductor	2	Henry Castellar Marquez	Occiso



2. CONDICIONES DEL ACCIDENTE

2. CONDICIONES DEL ACCIDENTE

En el proceso que se sigue en la reconstrucción del accidente de tránsito se contemplan aspectos relacionados con los diferentes factores que intervinieron en el mismo, teniendo como punto de partida la información externa e interna recopilada, el relevamiento de datos llevado a cabo en el lugar del accidente, fotografías y señales de tránsito presentes.

Información externa:

La siguiente información se adopta como material de consulta y se encuentra en el expediente del juzgado:

- Informe Policial De Accidentes De Tránsito con numero de noticia criminal C – 1250686 diligenciado por el PT. Montealegre Ramírez.
- Dibujo topográfico de la escena C-01250586.
- 3 fotografías del día del accidente.

Información interna:

- Relevamiento de datos en el lugar del accidente, el día 17 de diciembre del 2022 por funcionario de CESVI COLOMBIA S.A.
- Ficha técnica de los vehículos involucrados.

2.1 CONSIDERACIONES QUE RESOLVER EN LA RAT

Se procederá con la asistencia al lugar del accidente para caracterizar las condiciones de la zona con respecto a geometría; determinar una aproximación al punto de impacto a partir de la información del IPAT y la recopilación realizada en la visita de campo, determinar la velocidad mínima de circulación para los vehículos involucrados a partir de la aproximación a la zona de impacto.



Determinar las trayectorias de aproximación al punto de impacto, determinar la secuencia del accidente, realizar análisis sobre las hipótesis del accidente.

2.2 DESCRIPCIÓN DEL LUGAR

El accidente de tránsito ocurre en un tramo de la vía recta, a la altura Kilómetro 111 + 900 m, vía Sincelejo – Calamar situado en el municipio Los Manguitos departamento de Bolívar.



**Imagen 2.1 Imagen satelital del lugar del accidente.
Fuente: Google Earth.**

2.3 CONDICIONES DE LA VÍA KILOMETRO 111 + 900 M, VÍA SINCELEJO – CALAMAR

Geometría: Recta, plana, con berma

Número de calzadas: 1

Número de carriles:	2
Ancho de vía:	7.3 m
Berma:	2.0 m
Sentido de circulación:	Doble
Estado de la vía:	Asfalto en buen estado
Señalización Horizontal:	Línea de borde blanca Línea de central amarilla doble continua
Señalización vertical:	Sentido Sincelejo – Calamar Dos señales SR-26 “Prohibido adelantar” ubicadas aproximadamente 400 m antes de la zona del accidente
Otros dispositivos:	Señal SI-04 “Poste de referencia” (PR – 112 (2515)) ubicada aproximadamente 214 m antes de la zona del accidente Baranda metálica ubicada sobre la zona del accidente



Imagen 2.2 señales ubicadas 400 m antes de la zona del accidente

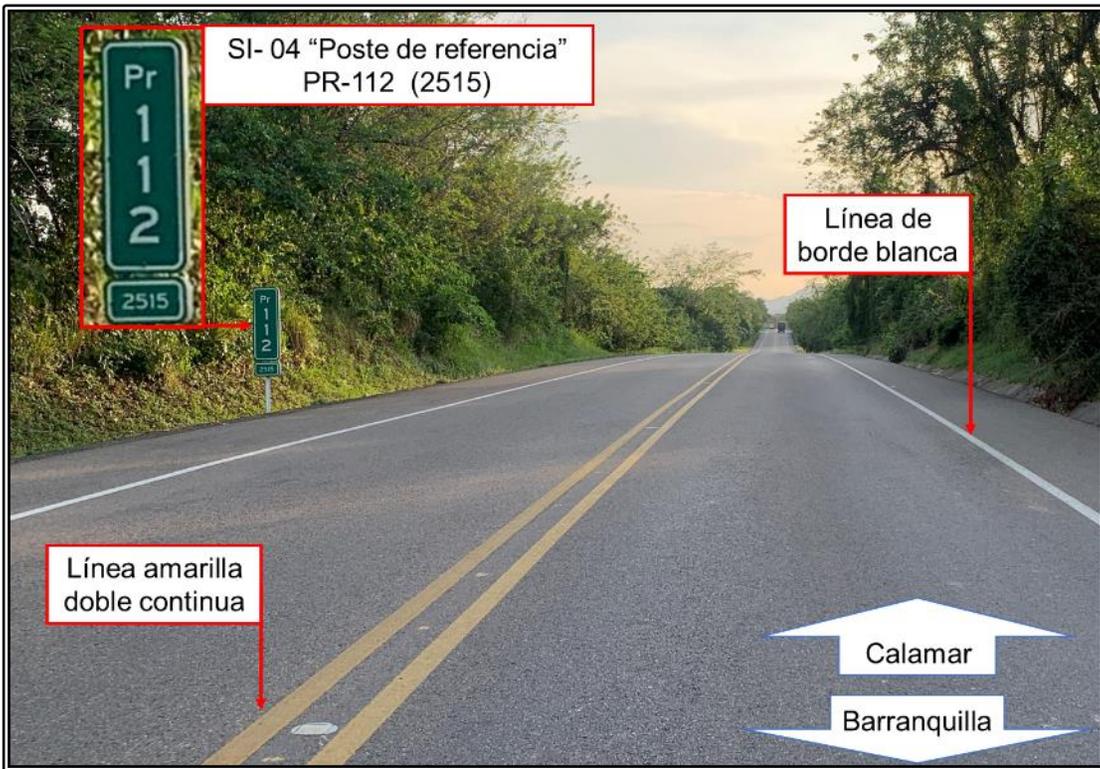


Imagen 2.3 señal ubicada 214 m antes de la zona del accidente

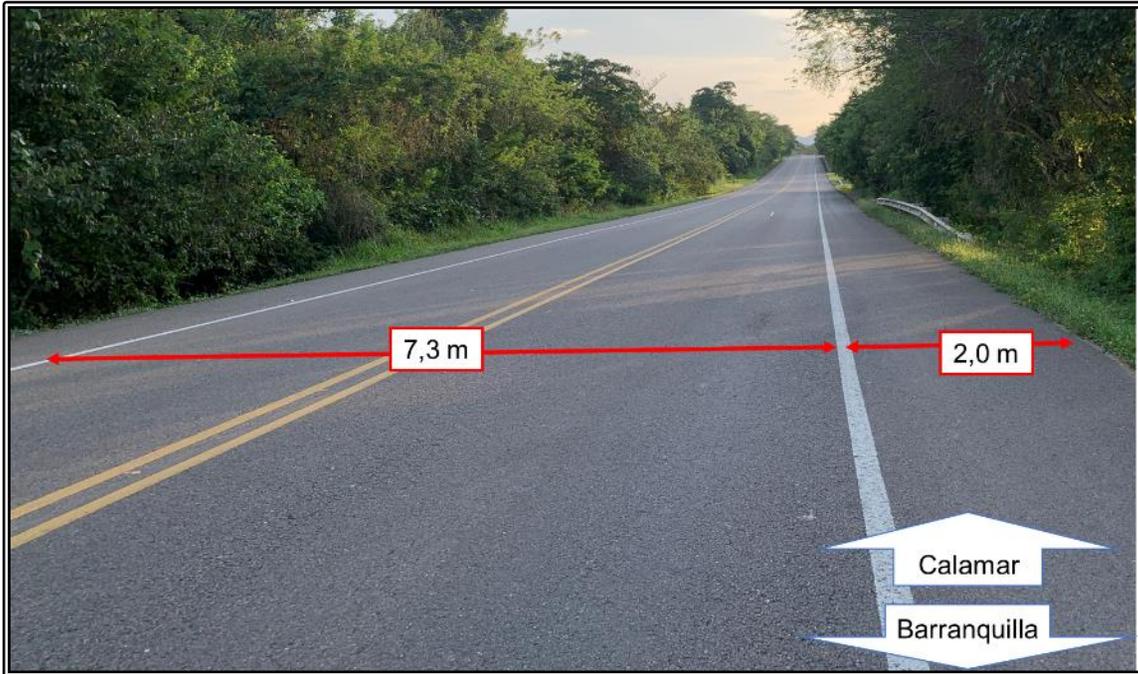


Imagen 2.4 Características de la vía kilómetro 111+900 m

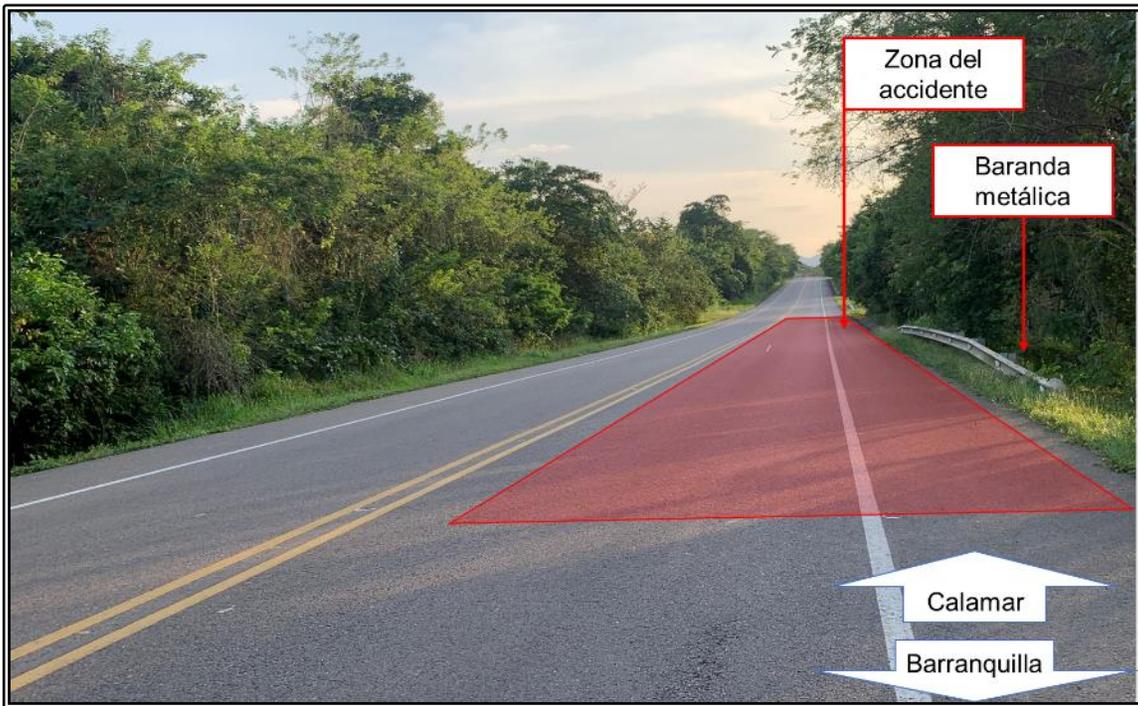


Imagen 2.5 Características zona del accidente

2.4 SENTIDO DE CIRCULACIÓN DE LOS INVOLUCRADOS.

Según el informe policial de accidentes de tránsito, se tiene claridad con los sentidos de circulación de los vehículos involucrados, pero el posicionamiento de estos sobre la vía, son materia de estudio en el informe de reconstrucción.

- El vehículo 1 (Mini van) y vehículo 2 (Motocicleta), circulaban en sentido Calamar – Sincelejo a la altura del kilómetro 111 + 900 m.

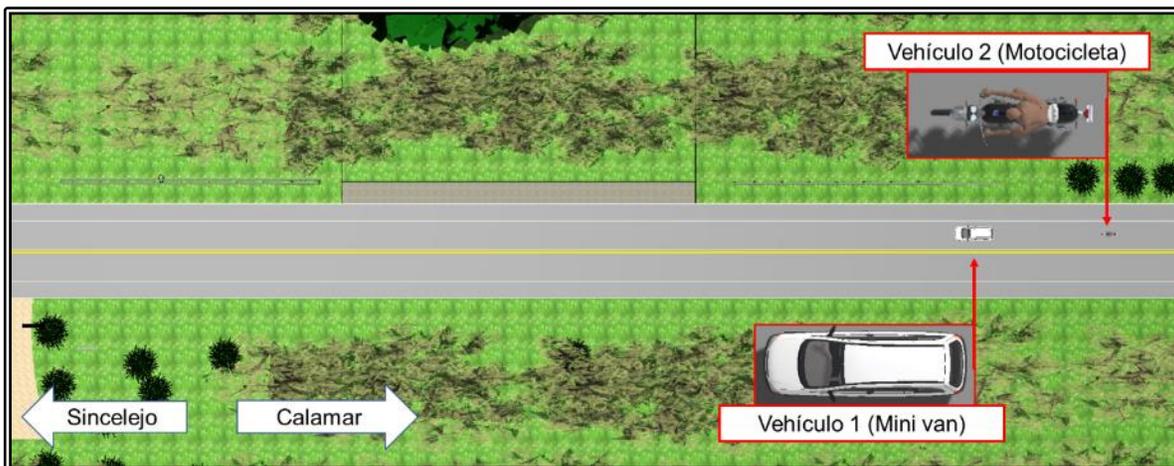


Imagen 2.6 sentido de circulación de los vehículos

Nota: Las posiciones mostradas son esquemáticas y muestran un posible sentido de circulación de los involucrados.

2.5 REPORTE DE POSICIÓN FINAL DE LOS INVOLUCRADOS

Dentro de la información suministrada se cuenta con el dibujo topográfico de la autoridad, se registra las posiciones finales del vehículo 1 (Mini van), vehículo 2 (Motocicleta), fijados respecto al punto de referencia.

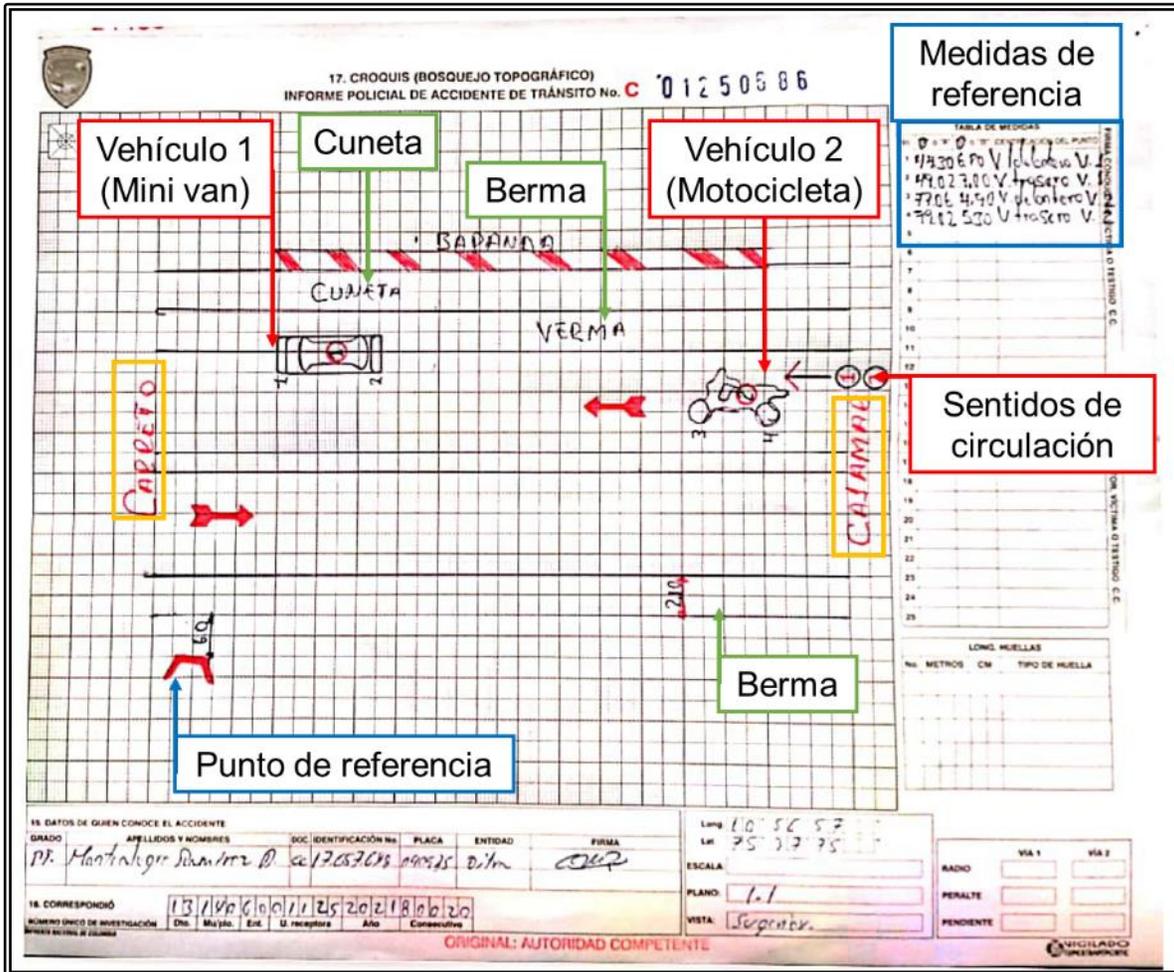


Imagen 2.7 Dibujo Topográfico

2.6 PLANO A ESCALA DE LA ESCENA.

A continuación, se exhibe el plano a escala de la escena de acuerdo con la información obtenida en el dibujo topográfico, y labores de campo realizadas en el lugar de los hechos por funcionarios de Cesvi Colombia.

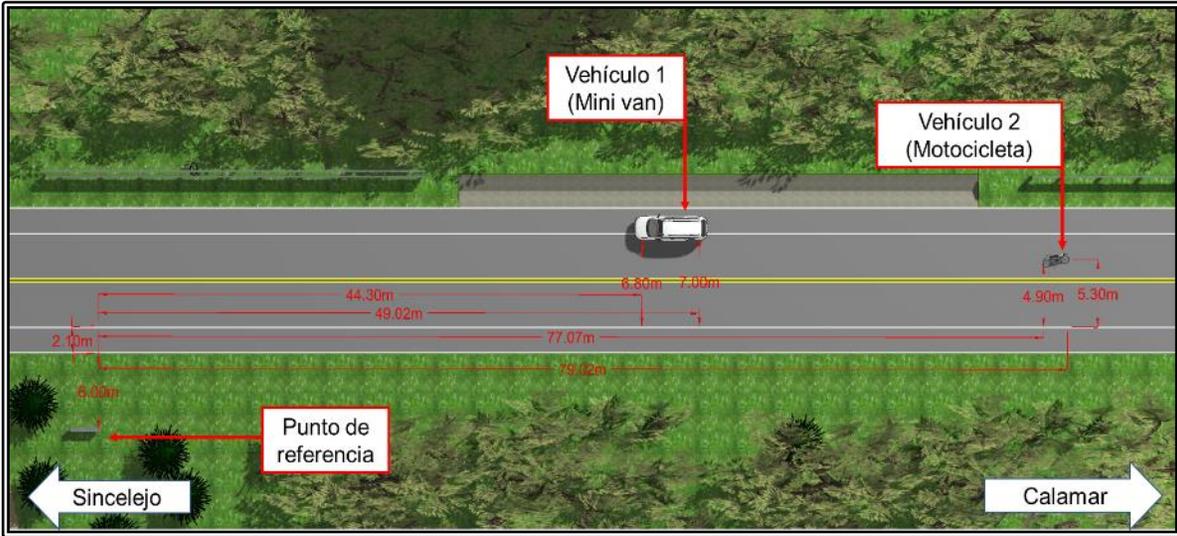


Imagen 2.8 Plano general de la escena

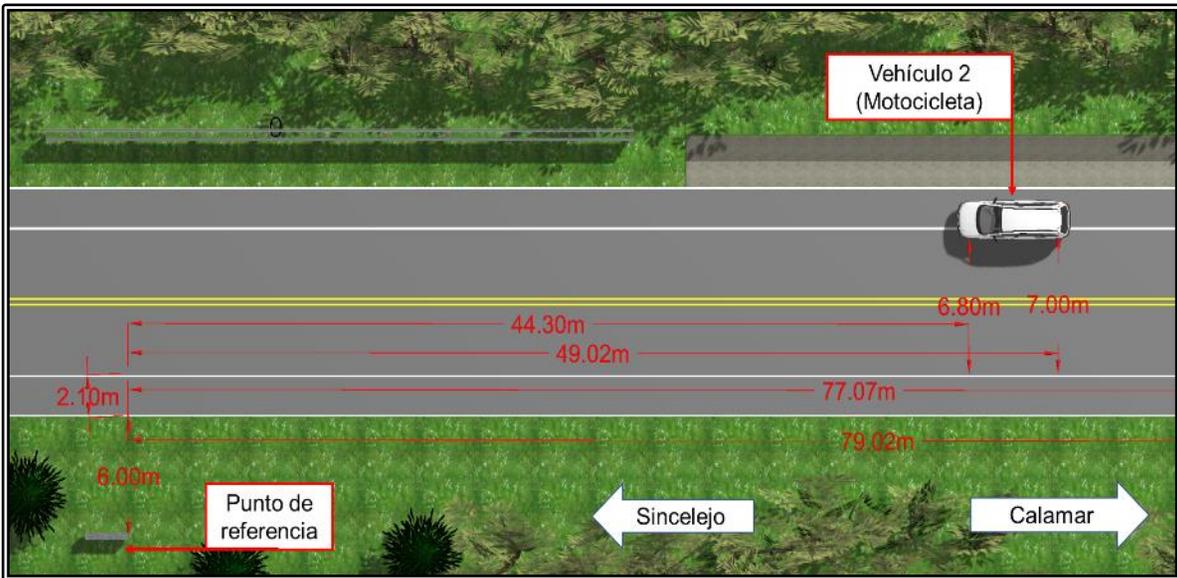


Imagen 2.9 Plano medio de la escena

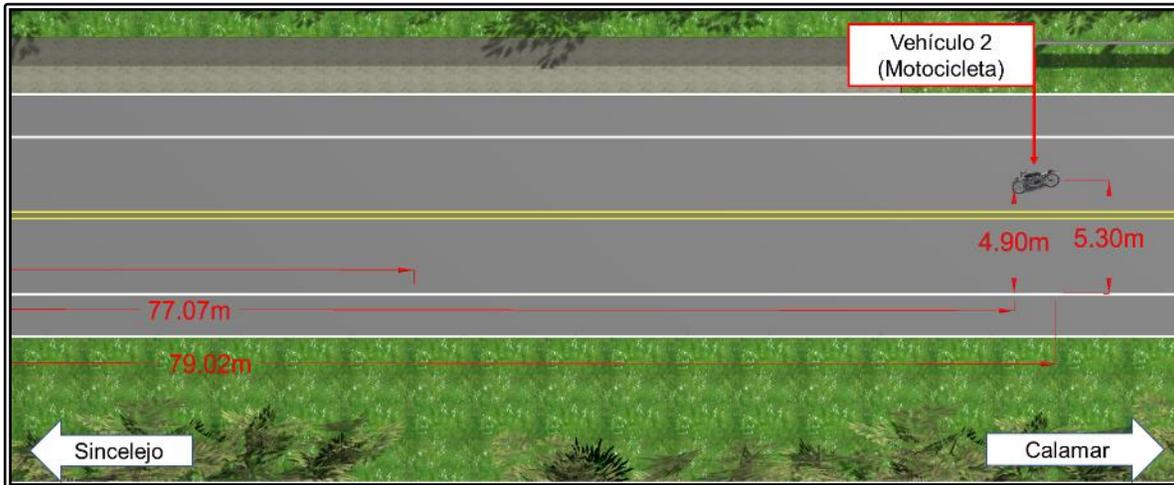


Imagen 2.10 Plano medio de la escena

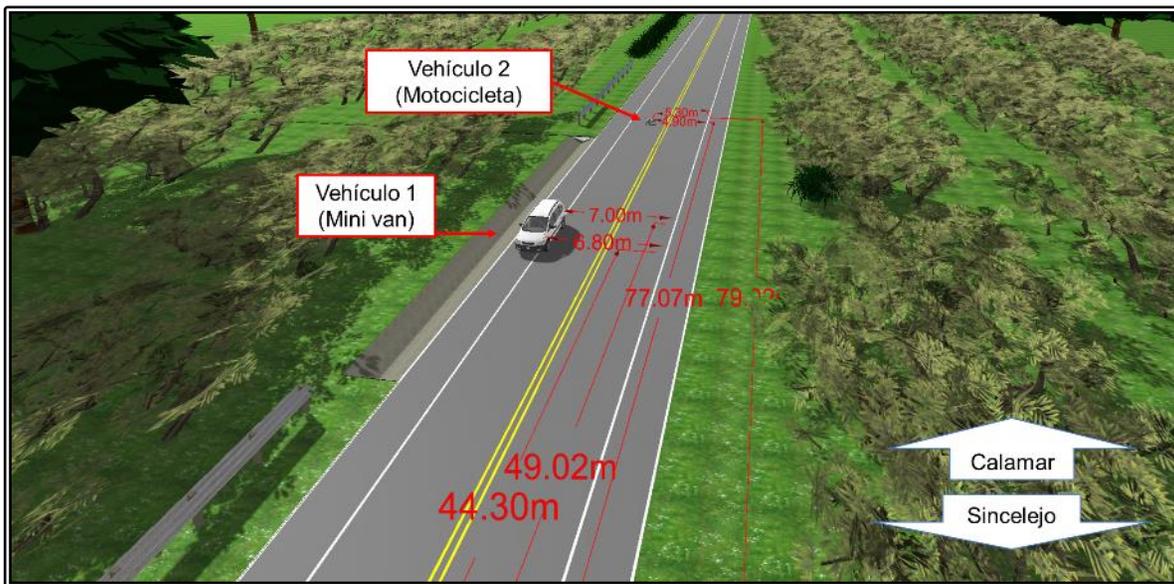


Imagen 2.11 Plano general de la escena

2.7 REPORTE DE POSICIONES FINALES

En la información suministrada, se cuenta con el registro fotográfico de las posiciones finales de los vehículos involucrados.

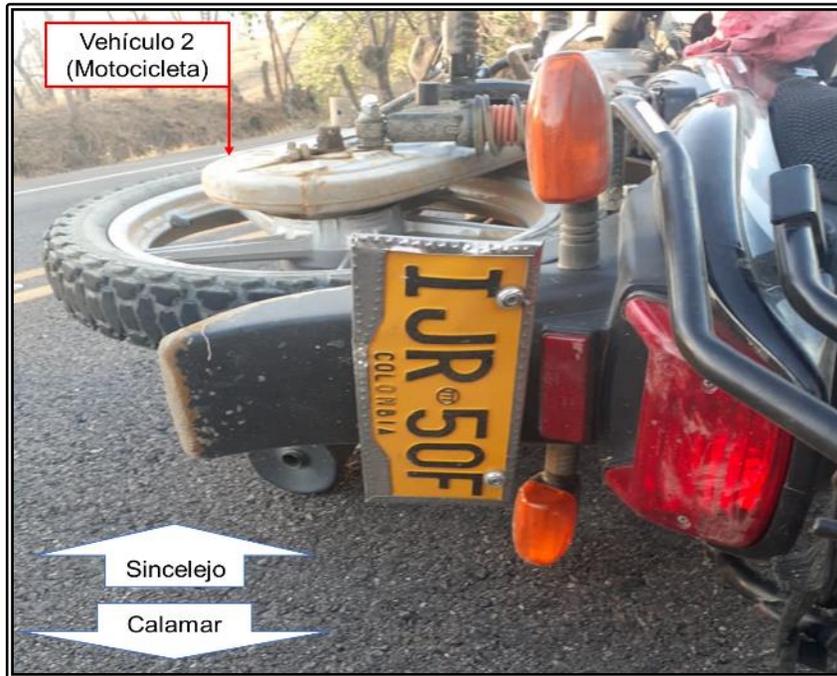


Imagen 2.12 Posición final vehículo 2 (Motocicleta)



Imagen 2.13 Posición final vehículo 1 (Mini Van)

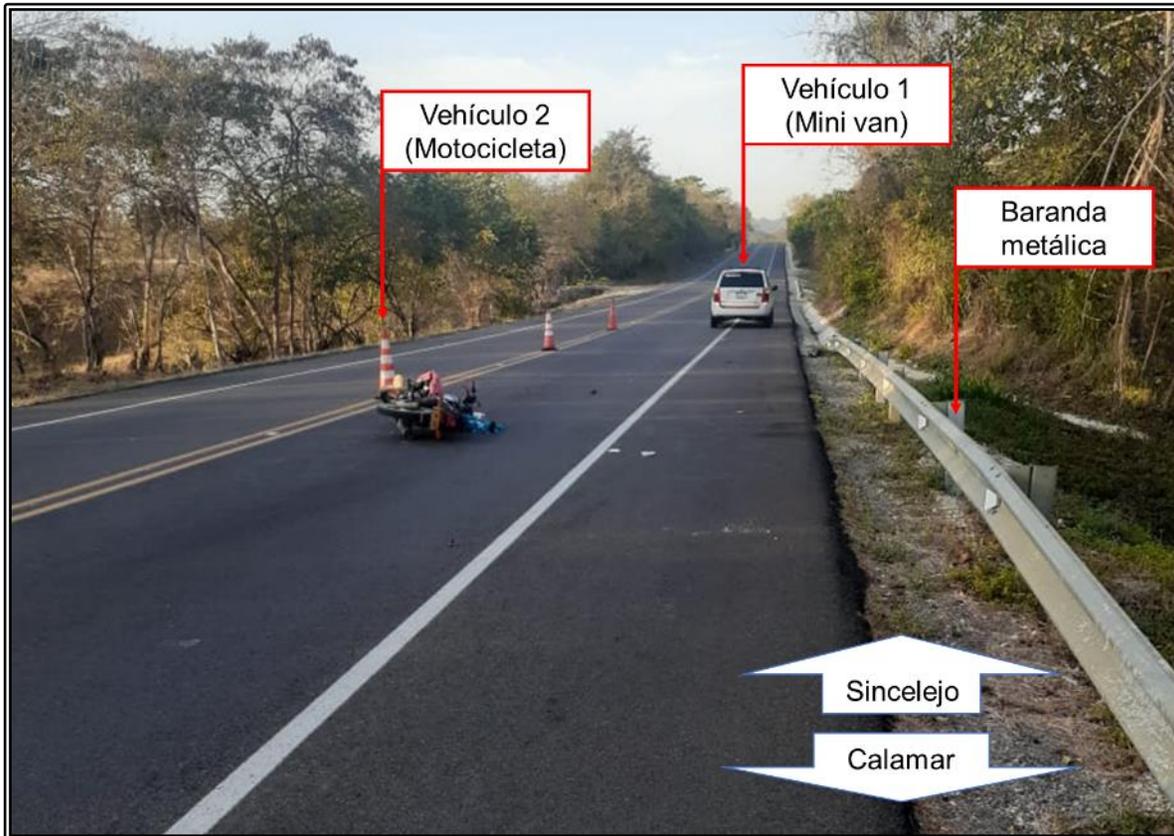


Imagen 2.15 Posiciones finales de los vehículos involucrados

2.8 LESIONES DEL MOTOCICLISTA

En la información registrada en el informe policial de accidentes tránsito, señalan las lesiones que evidencia el conductor del vehículo 2 (Motocicleta):

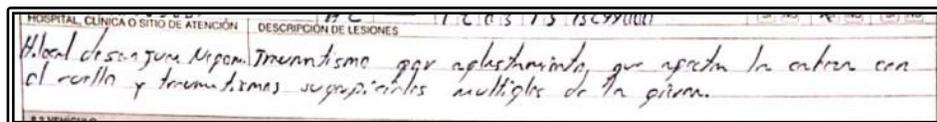


Imagen 2.15 Lesiones del motociclista

"TRAUMATISMO POR APLASTAMIENTO QUE APRIETAN LA CABEZA CON EL CUELLO Y TRAUMATISMOS SUPERFICIALES MÚLTIPLES DE LA PIERNA"



Nota: La información anterior se transcribe estrictamente exacta del documento original.

Fuente: Informe policial de accidentes de tránsito C--0125686.

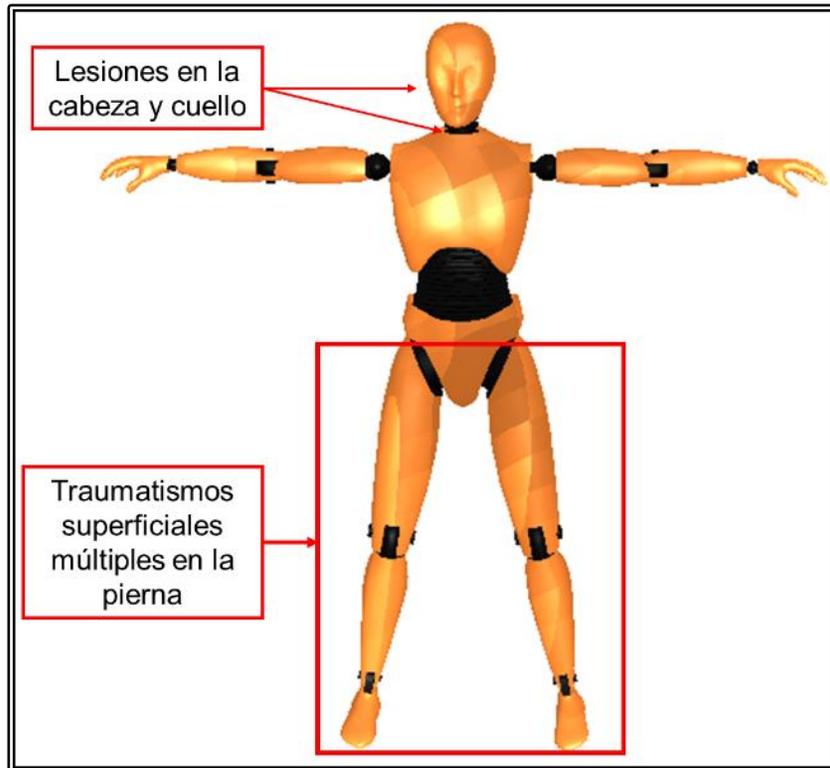


Imagen 2.16 Lesiones del motociclista



3. ESTUDIO DE DEFORMACIONES

3. ESTUDIO DE LAS DEFORMACIONES

El objetivo del estudio es analizar cada una de las deformaciones presentes en los vehículos involucrados para así poder determinar la mecánica de colisión que rodeó el accidente a evaluar.

3.1 VEHÍCULO 1: TIPO MINI VAN, MARCA KIA, LÍNEA CARNIVAL, MODELO 2007, PLACA UYU – 609

A partir de la información registrada en el informe policial de accidentes de tránsito, se reportan el sector de impacto en el vehículo 1 (Mini van) en el tercio izquierdo de la zona anterior.

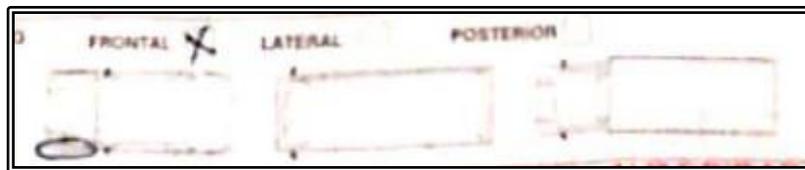


Imagen 3.1 Lugar de impacto del vehículo 1 (Mini van)

Dentro del Informe Policial de Accidentes de Tránsito se describen los siguientes daños:

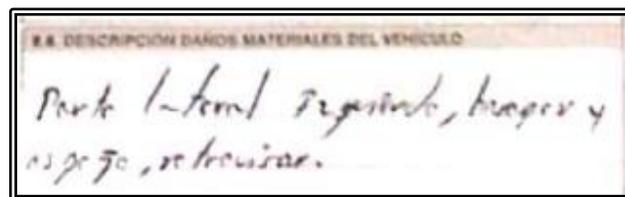


Imagen 3.2 Descripción de daños vehículo 1 (Mini van)

“ PARTE LATERAL IZQUIERDA, BOMPER Y ESPEJO RETROVISOR ”

Nota: La información anterior se transcribe estrictamente exacta del documento original.

Fuente: Informe policial de accidentes de tránsito C-0125686.



Con el registro fotográfico es posible ubicar los daños en el vehículo 1 (Mini van), se evidencia abrasión en el guardabarros izquierdo, pérdida de pintura en el paragolpes de la zona anterior inferior izquierda, además pérdida del espejo retrovisor del lateral izquierdo.

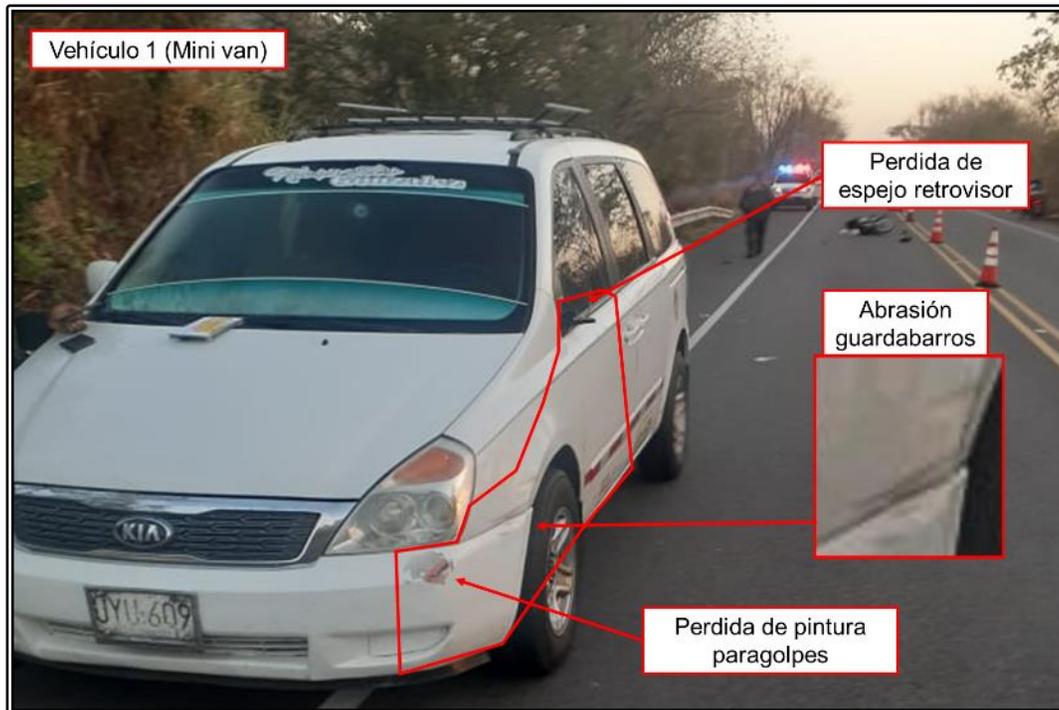


Imagen 3.3 Daños en el vehículo 1 (Mini van)

Es posible establecer que la zona de contacto donde se evidencian los daños en el vehículo 1 (Mini van), comprende el tercio anterior izquierdo y el lateral izquierdo de la mini van

3.2 VEHÍCULO 2: TIPO MOTOCILETA, MARCA BAJAJ, LÍNEA BOXER 100, MODELO 2021, PLACAS IJR – 50F.

A partir de la información registrada en el informe policial de accidentes de tránsito, se reportan daños en el vehículo 2 (Motocicleta) en toda la zona anterior.

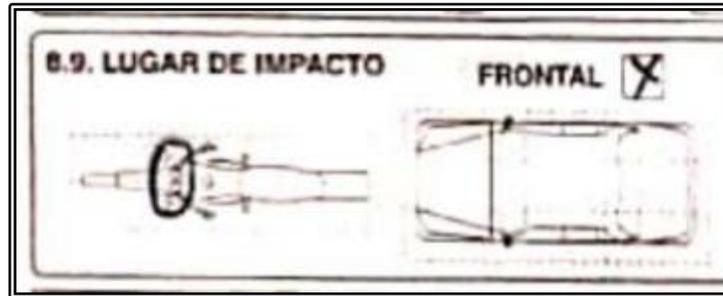


Imagen 3.4 Lugar de impacto del vehículo 2 (Motocicleta)

Dentro del Informe Policial de Accidentes de Tránsito se describen los siguientes daños:

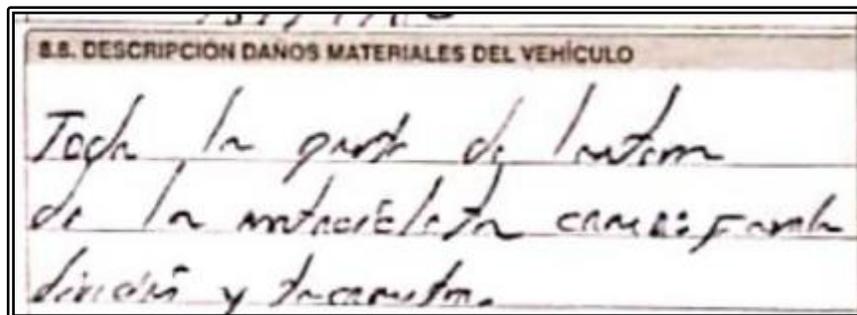


Imagen 3.5 Descripción de daños vehículo 2

" TODA LA PARTE DELANTERA DE LA MOTOCICLETA COMO: FAROLA DIRECCIÓN Y TACÓMETRO."

Nota: La información anterior se transcribe estrictamente exacta del documento original.

Fuente: Informe policial de accidentes de tránsito C--0125686.

El registro fotográfico permite evidenciar daños en la zona anterior del vehículo 2 (Motocicleta) como, perdida de la unidad de luz, daño en el conjunto de dirección y tablero, además se infiere que presenta daños en su lateral derecho teniendo en cuenta el volcamiento lateral.

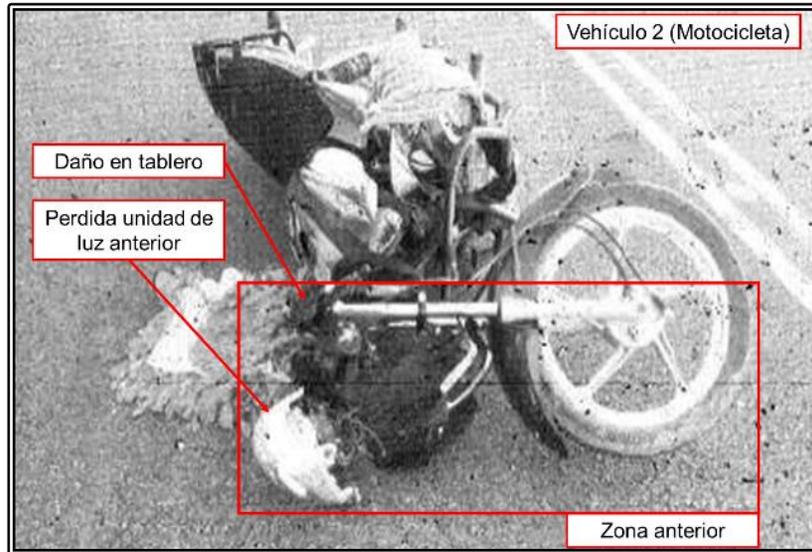


Imagen 3.6 Daños vehículo 2 (Motocicleta)



Imagen 3.7 Daños vehículo 2 (Motocicleta)

Según el análisis de daños y lo registrado en el informe de la autoridad, es posible descartar cualquier tipo de contacto con la zona posterior del vehículo 2 (Motocicleta).



3.3 CONFIGURACIÓN DE IMPACTO

Es necesario realizar con la información suministrada y análisis de daños, dos posibles hipótesis donde se analice la configuración de impacto, que logre aportar más claridad de cuáles fueron las posibles maniobras y trayectorias ejecutadas, en el momento que se presenta el choque.

3.3.1 Configuración de impacto hipótesis 1

Se plantea un choque lateral por alcance del vehículo 1 (Mini van) hacia el vehículo 2 (Motocicleta), circulando los rodantes en el mismo sentido.

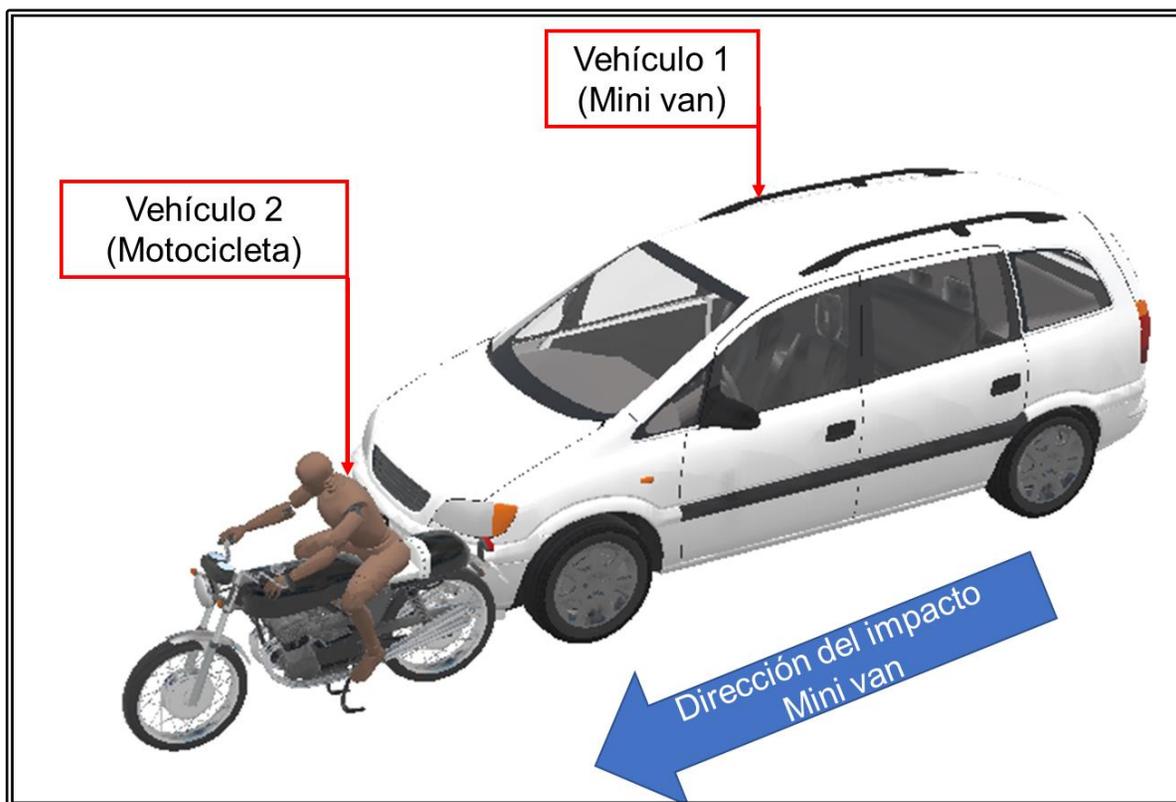


Imagen 3.8 Configuración de impacto hipótesis 1

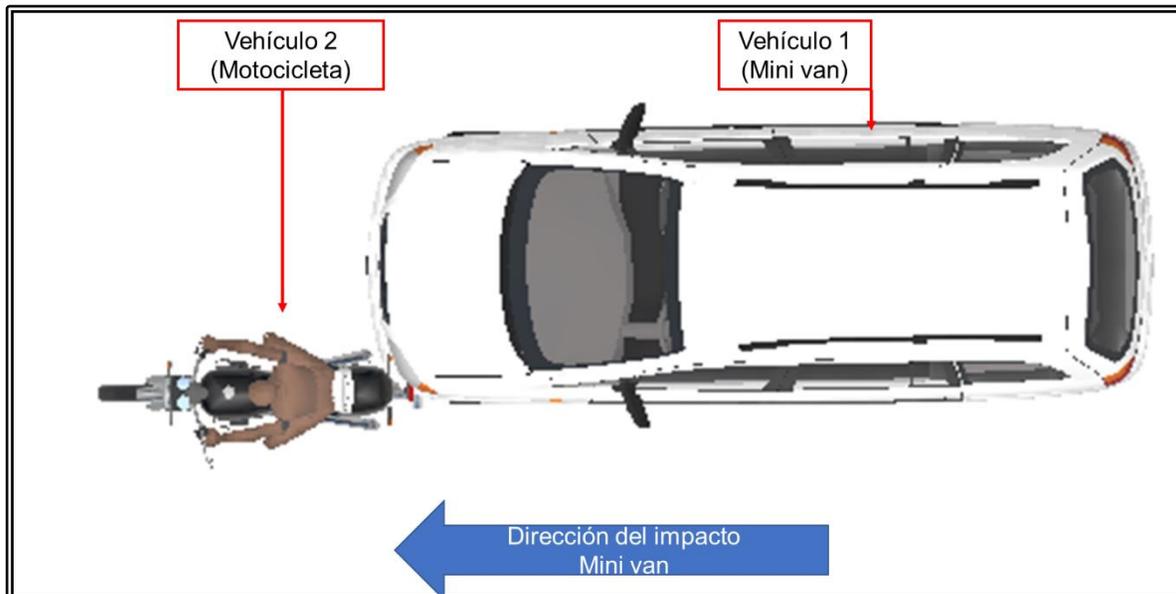


Imagen 3.9 Configuración de impacto hipótesis 1

Es posible descartar dicha hipótesis ya que, en la información registrada en el informe de la autoridad y el registro fotográfico, no se evidencia algún tipo de contacto o daños en la zona posterior de la motocicleta, además al presentarse un impacto de este tipo, directamente ocasionaría que la motocicleta se proyecte fuera de la trayectoria de circulación del vehículo 1 (Mini van).

3.3.2 Configuración de impacto hipótesis 2

Con la información suministrada, en atención a los daños de los vehículos involucrados y considerando la posición final en relación con los sentidos de circulación, se establece la configuración de impacto entre rodantes al momento de la colisión.

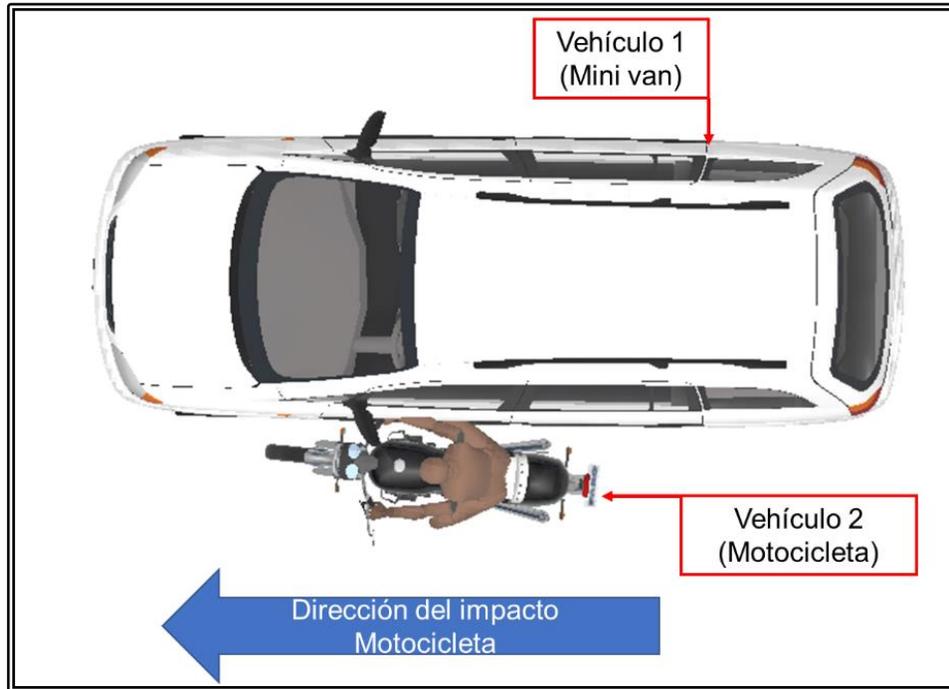


Imagen 3.10 Configuración de impacto hipótesis 2

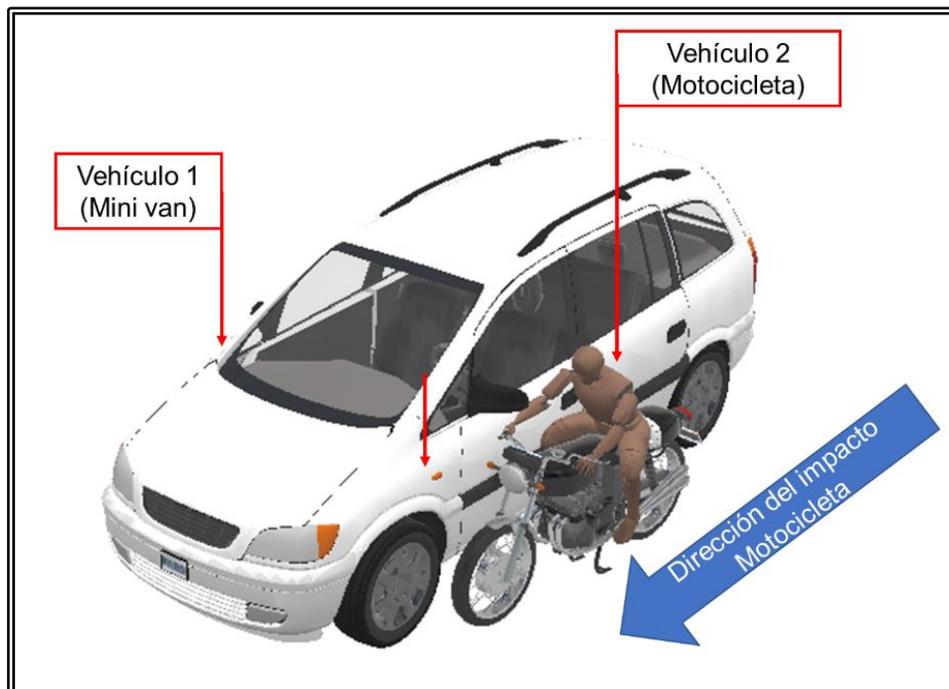


Imagen 3.11 Configuración de impacto hipótesis 2



Es posible establecer un choque entre el lateral derecho de la motocicleta y el lateral izquierdo de la mini van, comprendiendo hasta el tercio anterior izquierdo, ya que dicho contacto presenta relación con los daños situados en los vehículos, adicional los sentidos de circulación de los vehículos señalan que, al dirigirse en sentidos iguales, el vehículo 2 (Motocicleta) se encontraba realizando una maniobra que lo ubica en la zona izquierda del vehículo 1 (Mini van).



4. ANÁLISIS FÍSICO Y MATEMÁTICO DE LA MECÁNICA DE COLISIÓN

4.1 MECÁNICA DE COLISIÓN

Respecto a la forma de impacto entre motocicleta - mini van, dada la acotación consignada de las posiciones finales en el Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT), atendiendo los sentidos viales de la zona, la forma de impacto entre rodantes y la visita a la zona; se determina la siguiente mecánica de colisión:

4.1.1 Trayectoria pre-impacto

- El vehículo 1 (Mini van) y el vehículo 2 (Motocicleta), circulaba en sentido Calamar – Sincelejo a la altura del kilómetro 111 + 900 m.

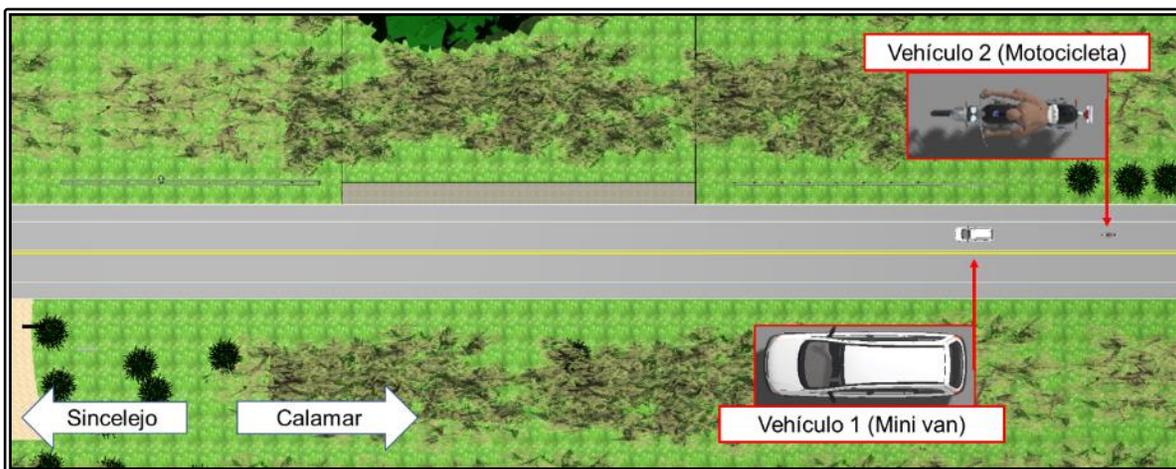


Imagen 4.1 sentido de circulación de los vehículos

Nota: Las posiciones mostradas son esquemáticas y muestran un posible sentido de circulación de los involucrados.

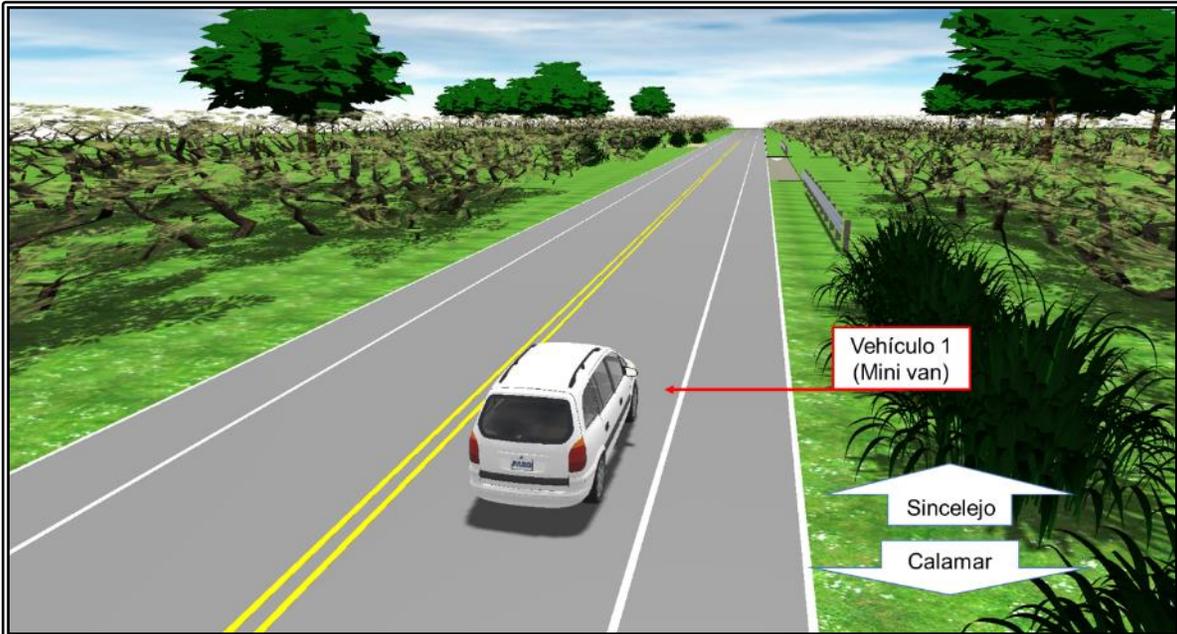


Imagen 4.2 Sentidos de circulación

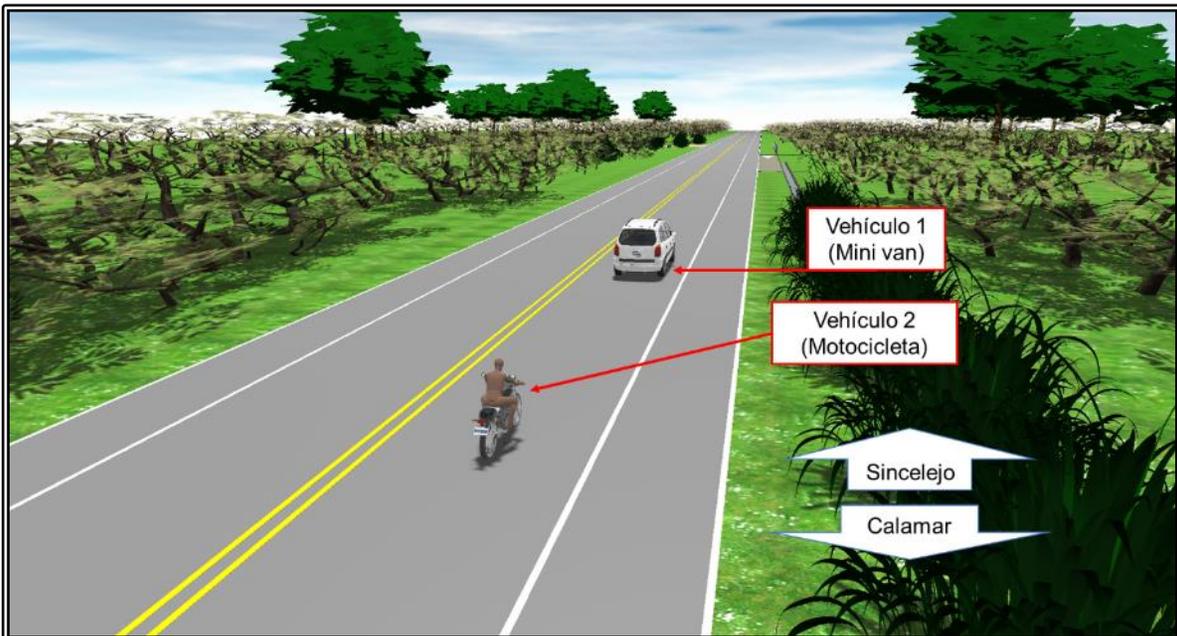


Imagen 4.3 Sentidos de circulación



Previo al impacto entre los rodantes y para que se presentara la configuración de impacto, el vehículo 2 (Motocicleta) realizaba una maniobra de adelantamiento ubicándose sobre el lateral izquierdo del vehículo 1 (Mini van).

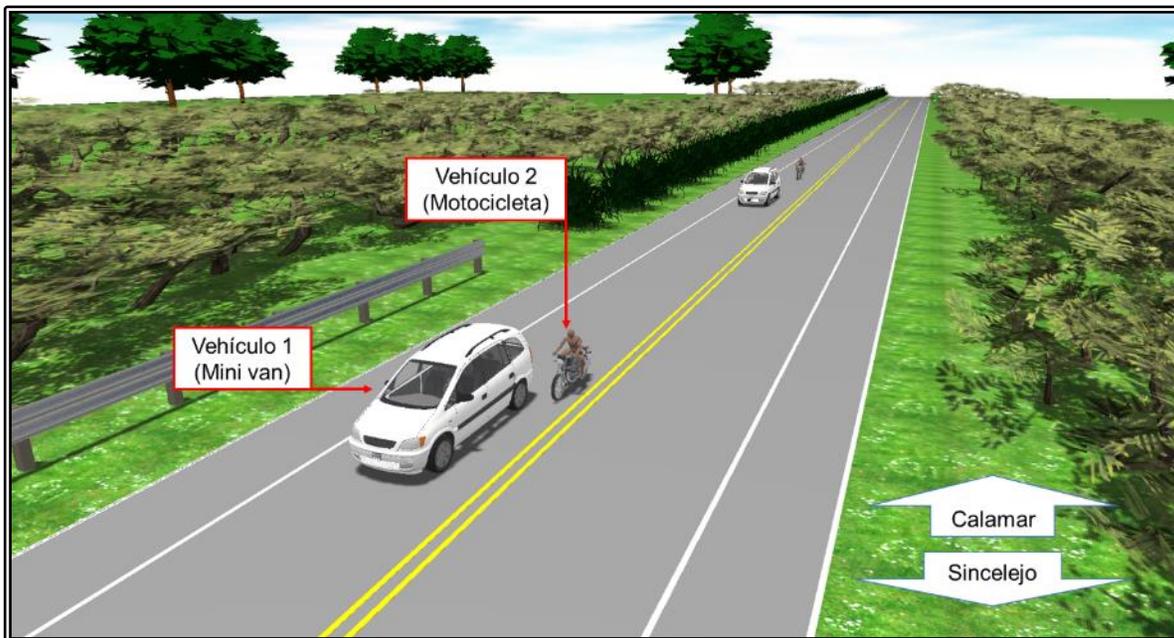


Imagen 4.4 Sentidos de circulación

4.1.2 Impacto y pos-impacto

A partir de la configuración de impacto entre rodantes, dada la fijación de evidencias en la vía, ante la posición final de los vehículos, se procede a analizar la zona de impacto según la información recolectada:

El análisis de daños e informe de la autoridad permite establecer que, en el transcurso de realizar la maniobra de adelantamiento, el vehículo 2 (Motocicleta) contacta el lateral izquierdo del vehículo 1 (Mini van) hasta el tercio anterior izquierdo.

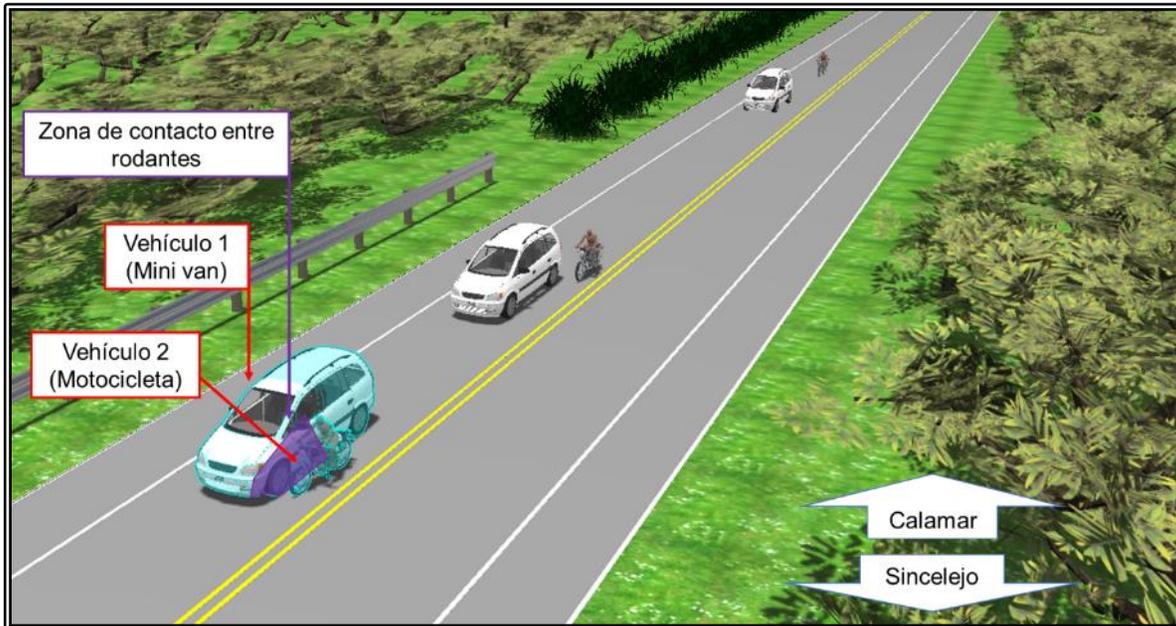


Imagen 4.5 Zona de contacto entre rodantes

De acuerdo con estudios de Accidentología vial[‡] a partir de las posiciones finales de los vehículos involucrados y sentidos de circulación, es posible delimitar tanto la forma como el área de impacto entre rodantes y el lugar de la vía donde se generaría el cruce de trayectorias de los vehículos, pero de forma aproximada; por lo tanto, se establece el sector de impacto.

[‡] Accidentología vial y Pericia, V. Irureta. Página 130. Puntos accidente lógicos

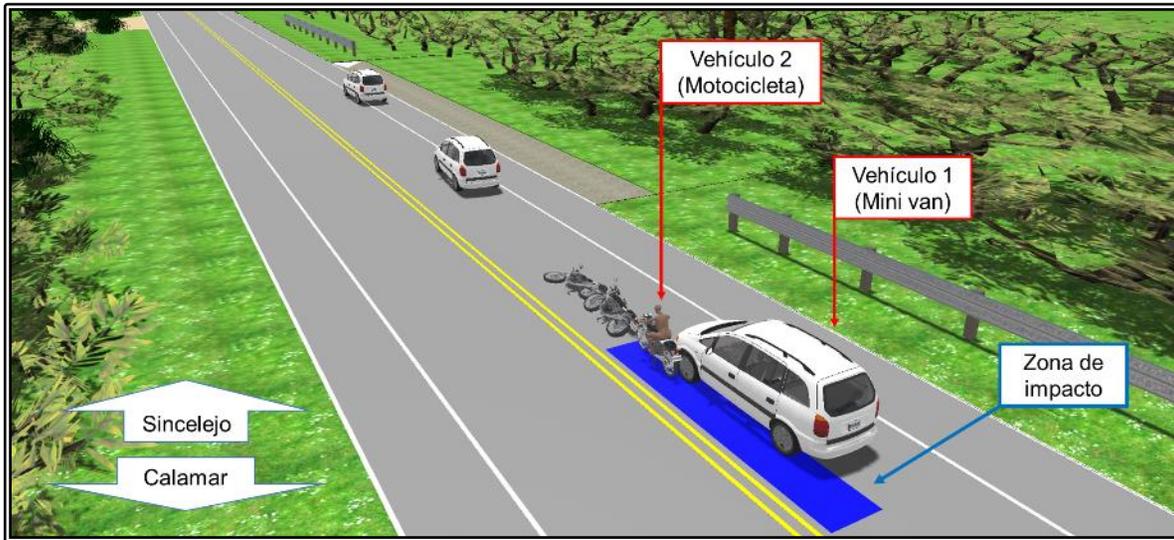


Imagen 4.6 Fijación posible zona de impacto

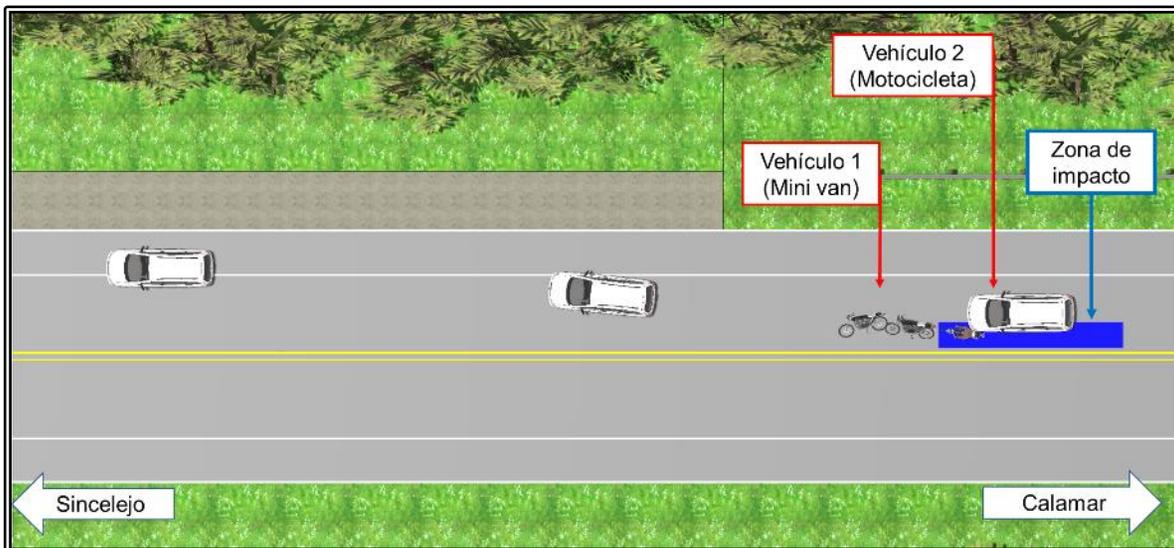


Imagen 4.7 Fijación posible zona de impacto

Posterior al contacto entre rodantes, el vehículo 2 (Motocicleta) cae sobre la vía hasta su posición y el vehículo 1 (Mini van), genera una maniobra a ubicarse sobre la berma, para su próxima detención.

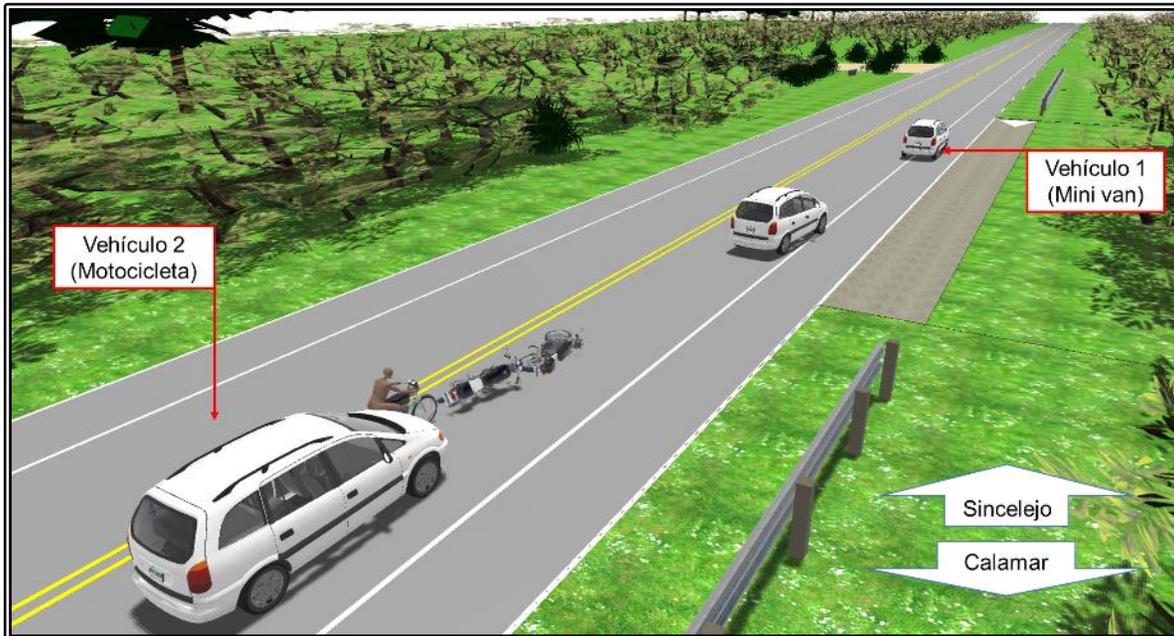


Imagen 4.8 Trayectorias pos-impacto.

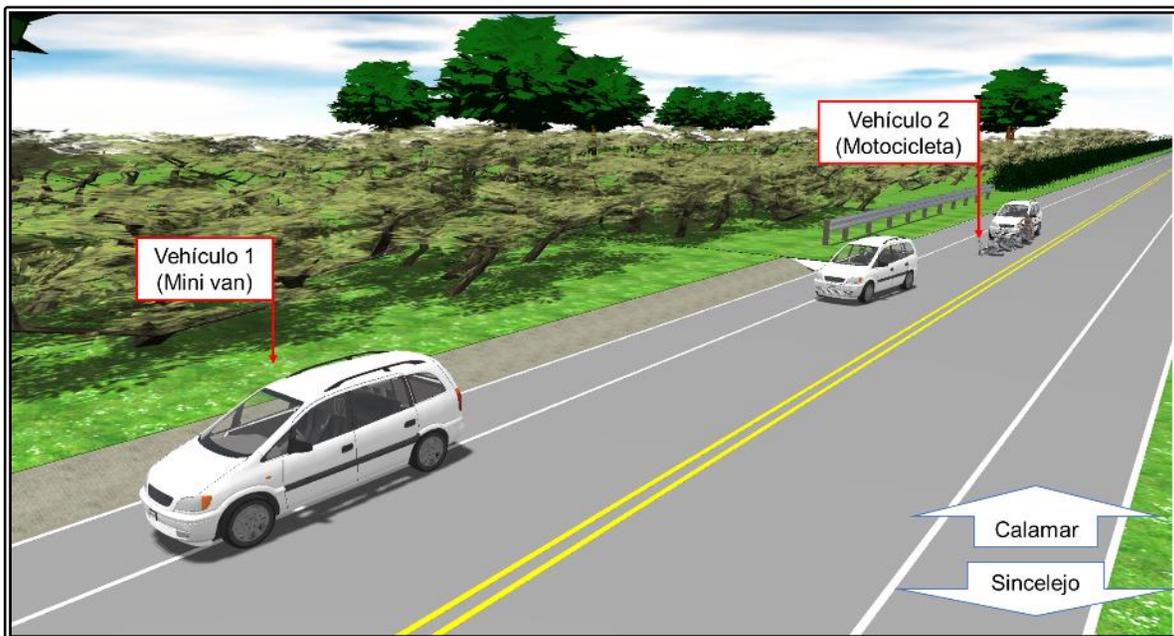


Imagen 4.9 Ubicación pos -impacto

4.2 CONSIDERACIONES GENERALES

4.2.1 Velocidad del Vehículo 1 (Mini van)

Tomando como referencia la posible zona de impacto y la distancia existente entre la posición final del vehículo 1 (Mini van), la cual es de aproximadamente 34 m, se establece que, a partir del análisis de conversión de energía cinética en trabajo de desaceleración, la mínima velocidad de tránsito de la mini van al momento del impacto, se determina a partir de

$$v = 3.6\sqrt{2\mu gl}$$

Las convenciones son:

v : Velocidad de tránsito de la mini van.

g : Aceleración de la gravedad (Tomada como 9.8 m/s²)

μ : Coeficiente de rozamiento por frenado de servicio para el vehículo 1 en proceso de frenado sin bloqueo de neumáticos. Entre 0.1 y 0.2.

l : Distancia de proyección desde el inicio del hasta la posición final de la mini van (Medida en promedio de 34 m).

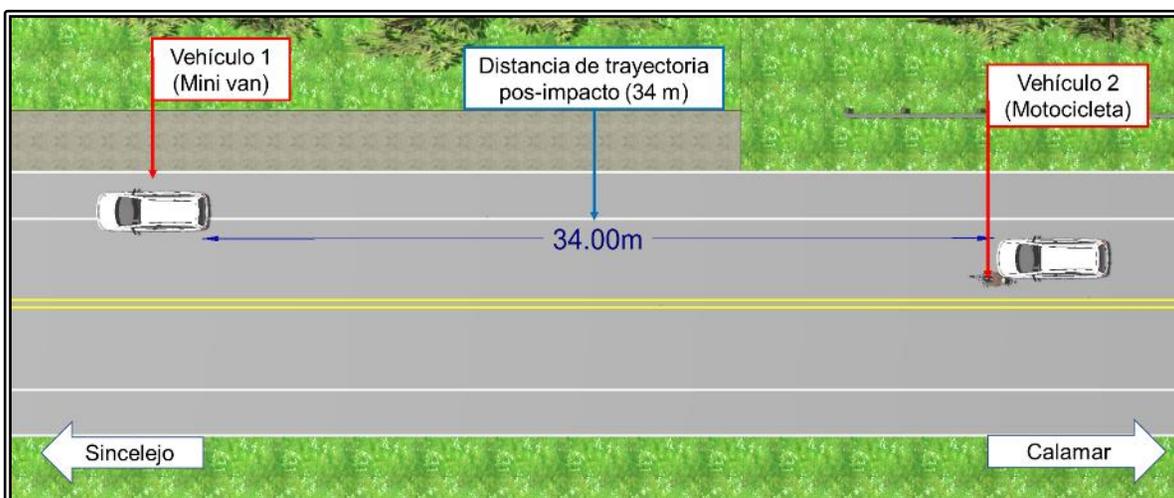


Imagen 4.10 Distancia del camión

Se establece que la velocidad mínima de tránsito del vehículo 2 (Motocicleta) está entre **29 km/h y 42 km/h**.

4.2.2 Velocidad del Vehículo 2 (Motocicleta)

Con la información suministrada no es posible establecer la velocidad de circulación mínima de la motocicleta, ya que no se evidencia algún tipo de energía entregada o una distancia de desplazamiento considerable, por ende, no es posible realizar un análisis de velocidad mínima de circulación.

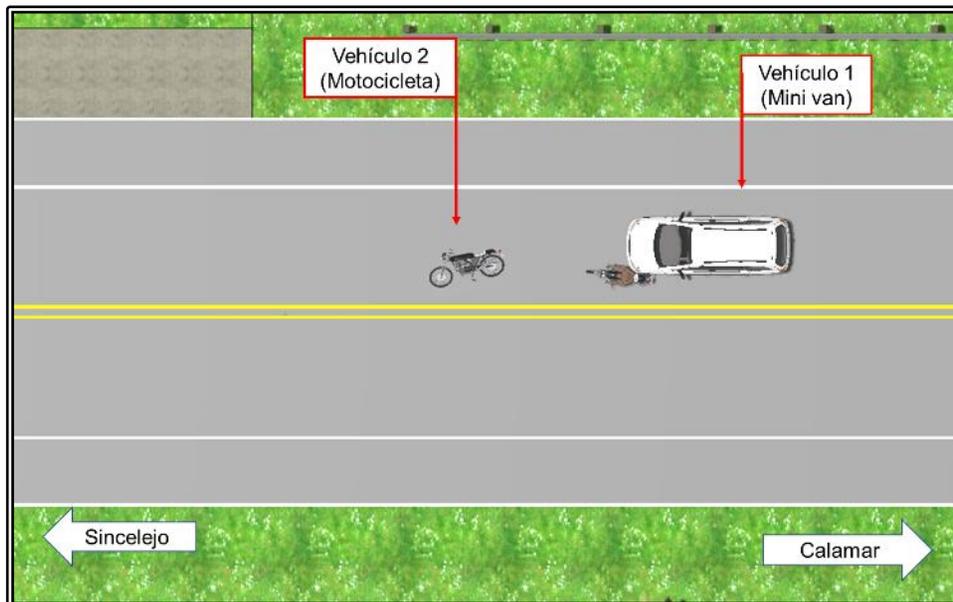


Imagen 4.11 Posición final de la motocicleta

4.2.3 Análisis de la velocidad

A partir del informe de la autoridad no se reportó señalización vertical que indicara el límite de velocidad para la zona donde ocurrió el accidente. En la asistencia al sitio no se encontró señalización reglamentaria ubicada en la zona.



Según la ley 1239^s del 2008 establece que el límite de velocidad de circulación para los vehículos en zona rural será de ochenta kilómetros por hora (80 Km/h); a partir de lo anterior se determina que el vehículo 1 (Mini van), no excedía el límite de velocidad, ya que este transitaba a una velocidad entre los 29 Km/h y 42 Km/h.

4.2.4 Tránsito de los vehículos

Con la información suministrada donde acotan las posiciones finales y la mecánica de colisión, se establece la ubicación del vehículo 1 (Mini van), en la zona media del carril que conduce de Calamar – Sincelejo, para el vehículo 2 (Motocicleta) es posible establecer su ubicación sobre el carril que conduce de Calamar – Sincelejo, próximo a la línea de carril doble amarilla continua.

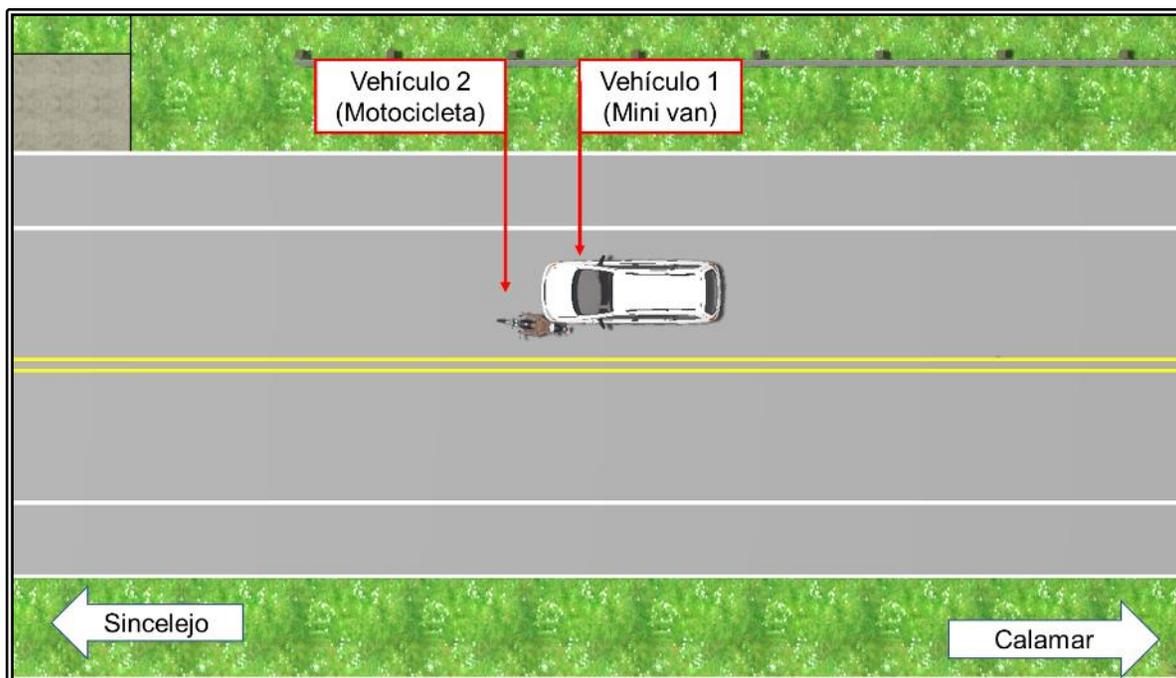


Imagen 4.12 Ubicación de los rodantes en el impacto

Ley 1239 del 2008:

https://web.mintransporte.gov.co/jspui/bitstream/001/8506/1/Ley_1239_2008.pdf



Según el análisis de ocupación de carril sobre la vía, es posible establecer que, al momento del impacto, el vehículo 1 (Mini van) ocupaba aproximadamente 2.45 m equivalentes al 67 % del ancho del carril, por lo cual la mini van, no ocupaba la berma al momento del impacto, descartando así alguna maniobra de adelantamiento por parte del conductor del vehículo 1 (Mini van).

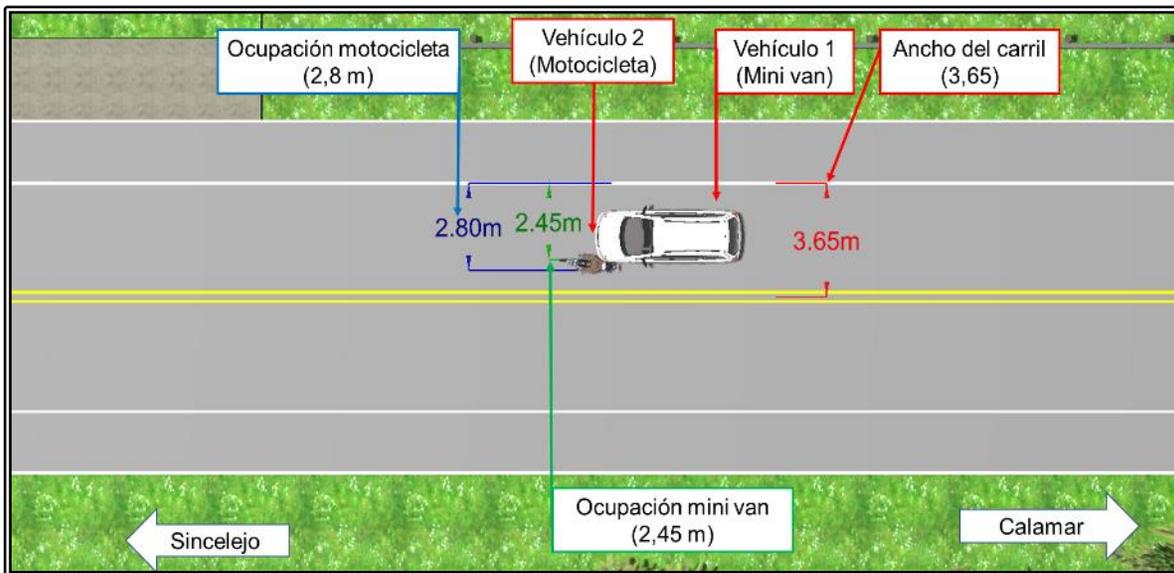


Imagen 4.13 Ocupación de los rodantes sobre el carril

Para el vehículo 2 (Motocicleta) este ocupaba al momento del impacto aproximadamente 2.8 m equivalentes al 77% del ancho del carril, por lo cual es posible establecer que el vehículo 2 (Motocicleta) venia de realizar una maniobra de adelantamiento por la zona izquierda del carril Calamar – Sincelejo, al momento del impacto.

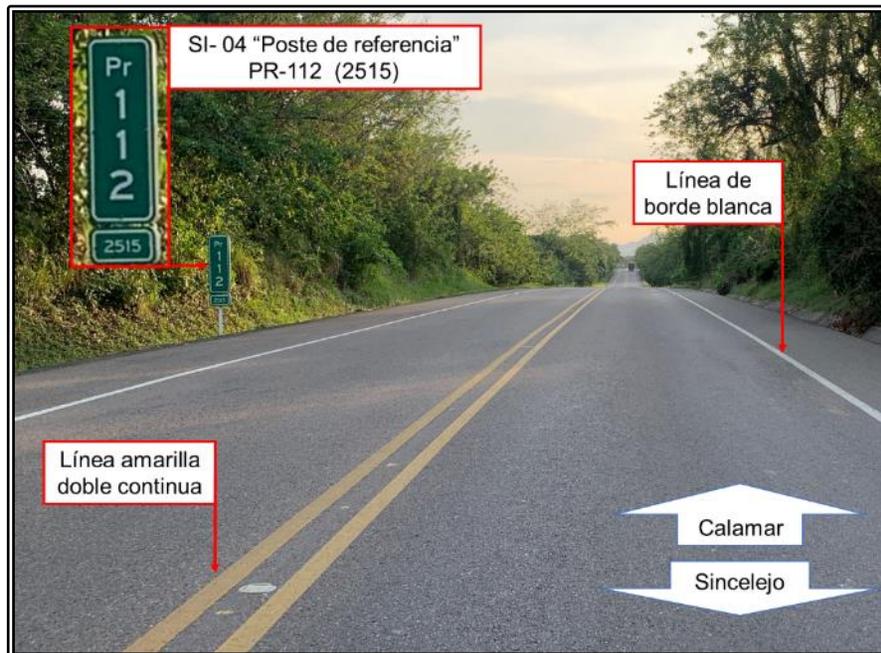


Imagen 4.14 señal ubicada 214 m antes de la zona del accidente

Según la configuración de la vía y el análisis de ocupación de carril, es posible establecer, que la causa determinante del accidente es la maniobra de adelantamiento por parte del conductor del vehículo 2 (Motocicleta), la cual no está permitida, ya que la presencia sobre la vía de la línea central amarilla doble continua, restringe dicha acción.

4.2.5 Estado de la vía

En el Informe Policial de Accidentes de Tránsito, se observa que al momento del accidente la calzada se encontraba seca, en buen estado, parte del IPAT describe que el lugar cuenta con demarcación de carriles por la línea de borde blanco y línea doble amarilla continua; no se reportó algún daño, objeto o deformación sobre la superficie de rodado.



VIA 1		VIA 2		VIA 1		VIA 2		VIA 1		VIA 2	
7. CARACTERÍSTICAS DE LAS VÍAS											
7.1. GEOMÉTRICAS				7.5. SUPERFICIE DE RODADURA				7.8. ESTADO			
A. RECTA	<input checked="" type="checkbox"/>	ASFALTO	<input checked="" type="checkbox"/>	BUENO	<input checked="" type="checkbox"/>	7.9. CONTROLES DE TRÁNSITO		D. SEÑALES HORIZONTALES		F. DELINEADOR DE PISO	
B. CURVA	<input checked="" type="checkbox"/>	AFRIMADO	<input type="checkbox"/>	CON HUECOS	<input type="checkbox"/>	A. AGENTES DE TRÁNSITO	<input type="checkbox"/>	ZONA PEATONAL	<input type="checkbox"/>	TACHA	<input type="checkbox"/>
C. PENDIENTE	<input checked="" type="checkbox"/>	ADOQUIN	<input type="checkbox"/>	DESPUÉS DE	<input type="checkbox"/>	B. SEMAFORO	<input type="checkbox"/>	LÍNEA DE PASE	<input type="checkbox"/>	ESTOPERILES	<input type="checkbox"/>
D. BANIA DE EST. CON ANDEN. CON BERMA	<input type="checkbox"/>	CONCRETO	<input type="checkbox"/>	EN REPARACIÓN	<input type="checkbox"/>	C. SEÑALES VERTICALES	<input type="checkbox"/>	LÍNEA CENTRAL AMARILLA	<input checked="" type="checkbox"/>	TACHONES	<input type="checkbox"/>
7.2. UTILIZACIÓN				7.6. CONDICIONES				E. REDUCTOR DE VELOCIDAD			
UN SENTIDO	<input type="checkbox"/>	ACETE	<input type="checkbox"/>	ALCANTARILLA DESTAPADA	<input type="checkbox"/>	PASE	<input type="checkbox"/>	CONTINUA	<input type="checkbox"/>	BORDELOS	<input type="checkbox"/>
DOBLE SENTIDO	<input checked="" type="checkbox"/>	HUMEDA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	CEDA EL PASO	<input type="checkbox"/>	SEGMENTADA	<input type="checkbox"/>	TUBULAR	<input type="checkbox"/>
REVERSIBLE	<input type="checkbox"/>	LEDOO	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	NO GIRE	<input type="checkbox"/>	LÍNEA DE BORDE BLANCA	<input checked="" type="checkbox"/>	BARRERAS PLÁSTICAS	<input type="checkbox"/>
CONTRAFLEJO	<input type="checkbox"/>	ALCANTARILLA DESTAPADA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	SENTIDO VIAL	<input type="checkbox"/>	LÍNEA DE BORDE AMARILLA	<input type="checkbox"/>	HITOS TUBULARES	<input type="checkbox"/>
7.3. CALZADAS				7.7. CONDICIONES				LÍNEA ANTELQUEO			
CICLOVIA	<input checked="" type="checkbox"/>	ACEITE	<input type="checkbox"/>	ALCANTARILLA DESTAPADA	<input type="checkbox"/>	OCULTO	<input type="checkbox"/>	CONTINUA	<input type="checkbox"/>	CONOS	<input type="checkbox"/>
VIA	<input type="checkbox"/>	HUMEDA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	VELOCIDAD MÁXIMA	<input type="checkbox"/>	SEGMENTADA	<input type="checkbox"/>	OTROS	<input type="checkbox"/>
DOS	<input type="checkbox"/>	LEDOO	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	OTRA	<input checked="" type="checkbox"/>	LÍNEA ANTELQUEO	<input type="checkbox"/>	7.10. VISIBILIDAD	
TRES O MÁS VARIABLE	<input type="checkbox"/>	ALCANTARILLA DESTAPADA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	NINGUNA	<input type="checkbox"/>	FLECHAS	<input type="checkbox"/>	A. NORMAL	<input checked="" type="checkbox"/>
7.4. CARRILES				7.7. CONDICIONES				LÍNEA ANTELQUEO			
VIA	<input checked="" type="checkbox"/>	ACEITE	<input type="checkbox"/>	ALCANTARILLA DESTAPADA	<input type="checkbox"/>	OCULTO	<input type="checkbox"/>	RESALTO	<input type="checkbox"/>	B. DISMINUIDA POR CASSETAS	<input type="checkbox"/>
DOS	<input type="checkbox"/>	HUMEDA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	VELOCIDAD MÁXIMA	<input type="checkbox"/>	BANDAS SONORAS	<input type="checkbox"/>	CONSTRUCCIÓN	<input type="checkbox"/>
TRES O MÁS VARIABLE	<input type="checkbox"/>	LEDOO	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	OTRA	<input checked="" type="checkbox"/>	RESALTO	<input type="checkbox"/>	VALLAS	<input type="checkbox"/>
7.4. CARRILES				7.7. CONDICIONES				LÍNEA ANTELQUEO			
VIA	<input checked="" type="checkbox"/>	ACEITE	<input type="checkbox"/>	ALCANTARILLA DESTAPADA	<input type="checkbox"/>	OCULTO	<input type="checkbox"/>	RESALTO	<input type="checkbox"/>	ARBOL/VEGETACION	<input type="checkbox"/>
DOS	<input type="checkbox"/>	HUMEDA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	VELOCIDAD MÁXIMA	<input type="checkbox"/>	MOVIL	<input type="checkbox"/>	VEHICULO ESTACIONADO	<input type="checkbox"/>
TRES O MÁS VARIABLE	<input type="checkbox"/>	LEDOO	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	OTRA	<input checked="" type="checkbox"/>	FLUO	<input type="checkbox"/>	ENCANDILAMIENTO	<input type="checkbox"/>
7.4. CARRILES				7.7. CONDICIONES				LÍNEA ANTELQUEO			
VIA	<input checked="" type="checkbox"/>	ACEITE	<input type="checkbox"/>	ALCANTARILLA DESTAPADA	<input type="checkbox"/>	OCULTO	<input type="checkbox"/>	MOVIL	<input type="checkbox"/>	POSTE	<input type="checkbox"/>
DOS	<input type="checkbox"/>	HUMEDA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	VELOCIDAD MÁXIMA	<input type="checkbox"/>	SEÑALIZADOR	<input type="checkbox"/>	OTROS	<input type="checkbox"/>
TRES O MÁS VARIABLE	<input type="checkbox"/>	LEDOO	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	OTRA	<input checked="" type="checkbox"/>	OTRO	<input type="checkbox"/>		

Imagen 4.15 Características del lugar

4.2.6 Estado de la vía

En el informe de la autoridad se mencionó como codificación para el vehículo 1 (Mini van).

11. HIPÓTESIS DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO					
Vehículo 1	1	2	1		
DEL CONDUCTOR					

Imagen 4.16 Codificación del accidente de tránsito

Vehículo 1 (121) "No mantener distancias de seguridad"- Conducir muy cerca del vehículo de adelante, sin guardar las distancias previstas por el Código Nacional de Tránsito para las diferentes velocidades.

El análisis de tránsito de los vehículos y ocupación de carril permite descartar dicha codificación, ya que la posible causa determinante del accidente de tránsito es la maniobra de adelantamiento del vehículo 2 (Motocicleta).



5. CONCLUSIONES

5. CONCLUSIONES.

Las conclusiones de este informe se basan completamente en el análisis realizado por Cesvi Colombia y la información objetiva con que se contó para la realización del caso.

1. A partir de la configuración de la vía, lugar de impacto entre vehículos, ubicación de rastros y evidencia en la escena, es posible establecer que la causa **DETERMINANTE** del accidente es la maniobra de adelantamiento por parte del conductor del vehículo 2 (Motocicleta), la cual no está permitida, ya que la presencia sobre la vía de la línea central amarilla doble continua, restringe dicha acción.
2. Según el análisis de ocupación del carril, permite establecer que el vehículo 2 (Motocicleta), ocupaba al momento del impacto aproximadamente 2.8 m equivalentes al 77% del ancho del carril, lo cual establece que la motocicleta venia de realizar una maniobra de adelantamiento por la zona izquierda del carril Calamar – Sincelejo, al momento del impacto.
3. Según el análisis de configuración de impacto, es posible descartar un choque por alcance ya que, en la información registrada en el informe de la autoridad y el registro fotográfico, no se evidencia algún tipo de contacto o daños en la zona posterior de la motocicleta, además al presentarse un impacto de este tipo, directamente ocasionaría que la motocicleta se proyecte fuera de la trayectoria de circulación del vehículo 1 (Mini van).



4. Según la ley 1239** del 2008 establece que el límite de velocidad de circulación para los vehículos en zona rural será de ochenta kilómetros por hora (80 Km/h); a partir de lo anterior se determina que el vehículo 1 (Mini van), no excedía el límite de velocidad, ya que este transitaba a una velocidad entre los 29 Km/h y 42 Km/h.
5. Con la información suministrada no es posible establecer la velocidad de circulación mínima de la motocicleta,
6. Según el análisis de tránsito de los vehículos es posible establecer que vehículo 1 (Mini van), no realizó alguna maniobra de adelantamiento, ya que este ocupaba al 67 % del ancho del carril, por ende, la mini van no se encontraba sobre la berma al momento del impacto.
7. Dado el estado de la calzada, y la ausencia de algún reporte que indique la presencia de obstáculos sobre la calzada, se concluye que no hay elementos materiales probatorios que permitan relacionar el accidente, con daños y vestigios sobre la carretera.

Los resultados de los cálculos y/o análisis que se realizaron en el presente informe dependen en su totalidad de la información recibida.

Ana Isabel Valencia Pérez
Reconstructora

William Corredor Bernal
Jefatura RAT

NOTA: Antes de incorporar este Informe en un proceso Penal o Civil, comunicarse con Cesvi Colombia. Bogotá (1) 7420666 Ext. 0149 / 0159; Villavicencio (2) 6605309; Medellín (4) 2324635

Ley 1239 del 2008:

https://web.mintransporte.gov.co/jspui/bitstream/001/8506/1/Ley_1239_2008.pdf



BIBLIOGRAFÍA

- 1. CESVIMAP, Manual de reconstrucción de accidentes de tráfico. Editorial CESVIMAP. España, 2007. ISBN 13: 978-84-9701193-8**
- 2. J. Stannard Baker, Lynn Fricke, Manual de investigación de accidentes de tráfico, Northwestern University, edición Sictra Ibérica 2002.**
- 3. Víctor A. Irureta, Accidentología Vial y Pericia, Ediciones La Roca, Buenos Aires 2003.**
- 4. E. Martínez, G Brambati, Investigación y peritaje de accidentes viales, Itsemap Industrial, Buenos Aires, 1997.**
- 5. PAUL A. Tipler, Física, Volumen 1, Editorial Reverté.**
- 6. R.A Serway, Física, Tomo 1, Editorial McGraw-Hill.**
- 7. Investigación de accidentes de tráfico, Academia de tráfico de la guardia civil, CESVI Argentina.**
- 8. Software ZONE FARO 3D, Escena de crimen y colisión.**
- 9. 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.**

Curriculum Ana Isabel Valencia Pérez

**Profesión: Física de la Universidad Nacional de Colombia.
Cargo: Reconstructora de accidentes de tránsito, Centro de experimentación y Seguridad Vial de Colombia "CESVI COLOMBIA S.A.**

- Seminario Formación de formadores, cámara de comercio de Bogotá, 32 horas, diciembre de 2018.
- Capacitación en Seguridad Vial recibida en Bogotá en el Centro de Experimentación y Seguridad Vial, CESVI COLOMBIA S.A., en temas de reconstrucción de accidentes de tránsito, manejo preventivo, campañas en prevención vial y relevamiento de datos en accidentes de tránsito. 200 horas. Mayo 2018.
- Capacitación en el manejo de Vista FX, software especializado para la Reconstrucción de Accidentes de Tránsito y fotogrametría, enero de 2018.
- Capacitación en estudio de mecánica de colisión como herramienta para el estudio de accidentes de tránsito 20 horas, enero de 2018.
- Experiencia de 1 año en reconstrucción y análisis de Accidentes de Tránsito, donde ha realizado más de 100 casos de Reconstrucción a nivel Nacional. 2018 – 2019.
- Prestación de Servicio Cesvi Pruebas (Asistencia inmediata al lugar del Accidente).
- Participación 7º congreso latinoamericano de física médica, septiembre de 2016.
- English Discovery Básico Nivel II, Servicio Nacional de aprendizaje SENA, 120 horas, junio de 2009

Curriculum LIC. William Corredor Bernal

Profesión: Licenciado en Física de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas. Cargo: Coordinador de Seguridad Vial, Centro de experimentación y Seguridad Vial de Colombia "CESVI COLOMBIA S.A.

- Capacitación en Seguridad Vial recibida en Bogotá en el Centro de Experimentación y Seguridad Vial, CESVI COLOMBIA S.A., en temas de reconstrucción de accidentes de tránsito, manejo preventivo, campañas en prevención vial y relevamiento de datos en accidentes de tránsito. 200 horas. Marzo de 2008.
- Capacitación en el manejo de Vista FX, Reconstructor 98 y Hawkeye, software especializado para la Reconstrucción de Accidentes de Tránsito y fotogrametría. 2008
- Capacitación en estudio de mecánica de colisión como herramienta para el estudio de accidentes de tránsito 20 horas. Marzo de 2008.
- Experiencia de 14 años en Reconstrucción de Accidentes de Tránsito, donde ha realizado más de 800 casos de Reconstrucción a nivel Nacional. 2008 – 2014.
- Prestación de Servicio Cesvi Pruebas (Asistencia inmediata al lugar del Accidente).
- Capacitación en Homogenización de Peritos 1 (Valoración de daños en Camión) en CESVI COLOMBIA S.A. 2010.



6. ANEXOS

ANEXO 2: FICHAS TECNICAS

VEHÍCULO 1: MIN IVAN KIA CARNIVAL 2007

Largo	4810	mm
Ancho	1985	mm
Distancia entre ejes	2890	mm
Peso bruto	2168	kg

Fuente: <https://motorgiga.com/kia/carnival/carnival-29-cr-di-vgt-ex-7-plazas/2006/precio-ficha-tecnica>

Consultado en enero del 2023

VEHÍCULO 1: MOTOCICLETA BAJAJ BOXER 100 CC 2021

Largo	1975	mm
Ancho	752	mm
Distancia entre ejes	1235	mm
Peso bruto	109	kg

Fuente: <https://publimotos.com/motos-especiales/3091-las-10-mas-economicas-bajaj-boxer-ct>

Consultado en enero del 2023

ANEXO 2: CALCULO DE LA VELOCIDAD

Velocidad de circulación del vehículo 1 según la ecuación:

$$v = 3.6\sqrt{2\mu gl}$$

v : Velocidad de tránsito

g : Aceleración de la gravedad (Tomada como 9.8 m/s²).

μ : Coeficiente de rozamiento por frenado de servicio.

l : Distancia recorrida desde el punto de impacto hasta la posición final.

Hoja de Vida

Ana Isabel Valencia Pérez



Perfil Profesional

Egresada de Física con formación en investigación, enfoques y teorías recientes en diferentes áreas de la física, tengo excelente manejo de grupos, facilidad para hablar en público y dirigir equipos de trabajo.

En general una gran capacidad para la concentración durante periodos largos y la convivencia con un equipo de trabajo multidisciplinario. Facilidad de adaptación en diferentes ambientes físicos de trabajo. Además de ser una persona responsable, comprometida, con espíritu investigativo, gran proyección laboral y altamente motivada. Con amplia experiencia en el campo de la docencia a nivel escolar secundaria y universitario, capacitado para trabajar en equipo e individualmente.

NOMBRE: Ana Isabel Valencia Pérez

DOCUMENTO DE IDENTIDAD: 1023869480 de Bogotá

FECHA DE NACIMIENTO: 04 de enero de 1987

LUGAR DE NACIMIENTO: Bogotá D.C

ESTADO CIVIL: Casada

CIUDAD: Bogotá

DIRECCIÓN: Carrera 68 F bis 28:04 sur Apto. 202

TELÉFONO: 4566628 - 3213650853

E-MAIL: anaivp@hotmail.com – aivalenciap@unal.edu.co

INFORMACION ACADÉMICA

ESTUDIOS PRIMARIOS: Colegio Republica de Colombia (Prom 1997)

ESTUDIOS SECUNDARIOS: Colegio Republica de Colombia (Prom 2003)

UNIVERSITARIOS: Fisica Universidad Nacional de Colombia (2016)

OTROS:

INGLES VIRTUAL (II NIVEL)
Servicio Nacional de Aprendizaje – SENA
2010

CONGRESO LATINOAMERICANO DE FÍSICA MÉDICA-2016
“Cuantificación de la dosis absorbida en pacientes sometidos a tomográfica maxilofacial”

SEMINARIO FORMACIÓN DE FORMADORES
Cámara de comercio de Bogotá, 32 horas
Diciembre de 2018.

INSTRUCTORES EN SEGURIDAD VIAL
Centro de Experimentación y Seguridad Vial, CESVI COLOMBIA S.A.
Mayo 2018.

MANEJO PREVENTIVO
Centro de Experimentación y Seguridad Vial, CESVI COLOMBIA S.A.
Mayo 2018.

RELEVAMIENTO DE DATOS PARA LA RECONSTRUCCION DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO
Centro de Experimentación y Seguridad Vial, CESVI COLOMBIA S.A.
Mayo 2018

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO FASE I
Centro de Experimentación y Seguridad Vial, CESVI COLOMBIA S.A.
Mayo 2018

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO FASE II
Centro de Experimentación y Seguridad Vial, CESVI COLOMBIA S.A.
Junio 2018

CAPACITACIÓN EN EL MANEJO DE VISTA FX, SOFTWARE ESPECIALIZADO PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y FOTOGRAMETRÍA,
Enero de 2018.

CAPACITACIÓN EN ESTUDIO DE MECÁNICA DE COLISIÓN COMO HERRAMIENTA PARA EL ESTUDIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO 20 HORAS, Enero de 2018.

CONOCIMIENTOS INFORMATICOS

Sistemas operativos

Windows, Linux

Creadores de texto y herramientas de oficina

Microsoft Office (Excel, Word, Power Point, Access), Latex.

EXPERIENCIA LABORAL

NOMBRE DE LA EMPRESA: Centro de Experimentación en Seguridad Vial Cesvi Colombia S.A

CARGO: Reconstructora de accidentes de tránsito

FUNCION: Analizar y formular la solución a situaciones de Accidentología, en donde se vean involucrados automotores, peatones y demás factores que intervienen en las vías.

DIRECCION: Autopista Bogotá – Medellín, Km 6.4 Alejandría Colombia

TELEFONO: 7420666 ext 159

NOMBRE DE LA EMPRESA: Colegio Claretiano de Bosa

CARGO: Docente de matemáticas

FUNCION: Organizar el aprendizaje de la materia, diseñar el desarrollo de los temas con base en actividades realizadas por los alumnos, diseñar proyectos de trabajo, hacer estrategias para una enseñanza y un aprendizaje como investigación, dirigir las actividades de los estudiantes de grado 6 a grado 8 en las áreas de física, evaluar a los estudiantes en dichas áreas.

DIRECCION: Cl 60 sur # 80 k - 02, Bogotá

TELEFONO: 7956630

NOMBRE DE LA EMPRESA: Fundación Universitaria San Mateo

CARGO: Docente de áreas básicas

FUNCION: Organizar el aprendizaje de la materia, diseñar el desarrollo de los temas con base en actividades realizadas por los estudiantes, diseñar proyectos de trabajo, hacer estrategias para una enseñanza y un aprendizaje como investigación, dirigir las actividades de los estudiantes de diversas carreras (gastronomía, seguridad y salud en el trabajo, ingeniería industrial, diseño, etc) en las áreas de matemáticas y física, evaluar a los estudiantes en dichas áreas.

DIRECCION: Transversal 17 #25-25, Bogotá
TELEFONO: 3309999 ext 101

NOMBRE DE LA EMPRESA: Liceo Avenida Las Américas

CARGO: Docente de física y geometría.

FUNCION: Organizar el aprendizaje de la materia, diseñar el desarrollo de los temas con base en actividades realizadas por los alumnos, diseñar proyectos de trabajo, hacer estrategias para una enseñanza y un aprendizaje como investigación, dirigir las actividades de los estudiantes de grado 6 a grado 11 en las áreas de física, evaluar a los estudiantes en dichas áreas.

DIRECCION: Cr 53 A # 5-60, Bogotá

TELEFONO: 2607308

NOMBRE DE LA EMPRESA: Liceo Santa Teresita de Liseux

CARGO: Docente de física, estadística y geometría.

FUNCION: Organizar el aprendizaje de la materia, diseñar el desarrollo de los temas con base en actividades realizadas por los alumnos, diseñar proyectos de trabajo, hacer estrategias para una enseñanza y un aprendizaje como investigación, dirigir las actividades de los estudiantes de grado 5 a grado 11 en las áreas de matemáticas y física, evaluar a los estudiantes en dichas áreas.

DIRECCION: Cl. 11a Bis #73a-27, Bogotá

TELEFONO: 4111778

NOMBRE DE LA EMPRESA: Instituto Deming

CARGO: Docente

FUNCION: Enseñar y capacitar a jóvenes de últimos años de educación media secundario en la presentación de los exámenes Saber11.

DIRECCION: Calle 25 N° 33 A 29

TELEFONO: 6009600 – Claudia Rincón

NOMBRE DE LA EMPRESA: Corpoeducación

CARGO: Codificador

FUNCION: Participar en el proceso de inducción para la calificación de las preguntas abiertas de Razonamiento cuantitativo respondidas por los estudiantes que presentaron el examen de estado SABER 11 de octubre y noviembre de 2015, de acuerdo con las guías de calificación, criterios y lineamientos establecidos por el ICFES.

DIRECCION: Carrera 18 No 33A - 05. Bogotá D.C

TELEFONO: 323 55 52

REFERENCIA PERSONAL

NOMBRE: Andrés Alirio Pinillos

CARGO Y/O PROFESION: Analista de desarrollo operacional.

TELEFONO – CELULAR: 3125289161

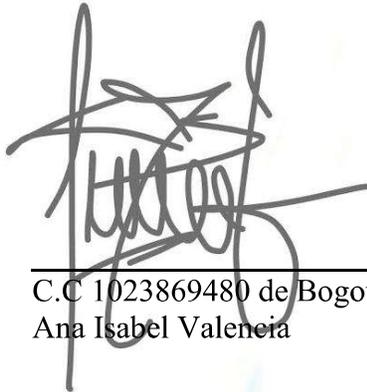
DIRECCION: Carrera 68 I # 31 A 18 sur

NOMBRE: Marcela Duarte

CARGO Y/O PROFESION: Investigadora en óptica aplicada

TELEFONO – CELULAR: 321 464 15 80

DIRECCION: Ciudad universitaria Calle 45 con carrera 30



C.C 1023869480 de Bogotá
Ana Isabel Valencia

REPÚBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL

LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA



CONFIERE EL TÍTULO DE

Física

A

Ana Isabel Valencia Pérez

C.C. 1.023.869.480 de Bogotá D.C.

QUIEN CUMPLIÓ SATISEFACTORIAMENTE LOS REQUISITOS ACADÉMICOS EXIGIDOS,
EN TESTIMONIO DE ELLO, Y PREVIA TOMA DEL JURAMENTO DE RIGOR,
OTORGA EL PRESENTE

DIPLOMA

EN LA CIUDAD DE Bogotá D.C., a los 07 días del mes de abril de 2016


DECANATURA DE FACULTAD


RECTORÍA


SECRETARÍA GENERAL

REGISTRO No. 3680, Folio 46 del Libro de Diplomas N.º 5
DE LA SEDE DE Bogotá FACULTAD DE

Ciencias

0150115



UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA

SEDE BOGOTÁ

FACULTAD DE

Ciencias

ACTA DE GRADO NÚMERO 3628

El consejo de Facultad en su sesión del día 04 de febrero de 2016 - Acta No. 003

CONSIDERANDO QUE

Ana Isabel Valencia Pérez

C.C. 1.023.869.480 de Bogotá D.C.

Cumplió satisfactoriamente con los requisitos exigidos por los Acuerdos y Reglamentos de la Universidad, resuelve otorgarle el título de

Física

En nombre y representación de la República de Colombia y de la Universidad Nacional de Colombia se expide el Diploma Número 150115 consignado en el Registro No. 3680, Folio 46 del Libro No. 6

En testimonio de lo anterior se firma la presente Acta de Grado en la ciudad de Bogotá D.C., a los 04 días del mes de febrero de 2016

PRESIDENCIA
Consejo de Facultad

SECRETARÍA
Consejo de Facultad



REPÚBLICA DE COLOMBIA

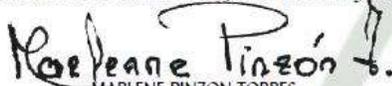
El Servicio Nacional de Aprendizaje SENA

En Cumplimiento de la Ley 119 de 1994

Hace Constar que
ANA ISABEL VALENCIA PEREZ
Con CEDULA DE CIUDADANIA No. 1023869480

Cursó y aprobó la acción de Formación
FRANCES - NIVEL I
Con una duración de 60 Horas

En testimonio de lo anterior se firma en Fusagasuga a los Nueve (09) días del mes de Mayo de Dos Mil Doce (2012)



MARLENE PINZON TORRES
SUBDIRECTOR CENTRO AGROECOLOGICO Y EMPRESARIAL
REGIONAL CUNDINAMARCA



SGCV20124172705 09/05/2012
No. Y FECHA DE REGISTRO

Para verificar la validez de este Certificado consulte la página <http://sis.senavirtual.edu.co>

Resolución 000484 del 06 de Marzo de 2006



REPÚBLICA DE COLOMBIA

El Servicio Nacional de Aprendizaje SENA

En Cumplimiento de la Ley 119 de 1994

Hace Constar que
ANA ISABEL VALENCIA PEREZ
Con CEDULA DE CIUDADANIA No. 1023869480

Cursó y aprobó la acción de Formación
ENGLISH DISCOVERIES - BÁSICO II
Con una duración de 60 Horas

En testimonio de lo anterior se firma en Pereira a los Dieciséis (16) días del mes de Junio de Dos Mil Nueve (2009)

EVELIO GIRALDO SAAVEDRA
SUBDIRECTOR CENTRO ATENCION SECTOR AGROPECUARIO
REGIONAL RISARALDA



SGCV20091292208 16/06/2009
No. Y FECHA DE REGISTRO

Para verificar la validez de este Certificado consulte la página <http://sis.senavirtual.edu.co>

Resolución 000484 del 06 de Marzo de 2006



CERTIFICA

Que *Ana Isabel Valencia Pérez*

participó en el seminario

FORMACIÓN DE FORMADORES

Realizado del 03 al 11 de diciembre de 2018 en Bogotá

Intensidad: 32 horas

Camilo Bejarano Rodriguez
Gerente de Formación Empresarial
Cámara de Comercio de Bogotá



**13° CONGRESO ARGENTINO
DE FÍSICA MÉDICA**
**7° CONGRESO LATINOAMERICANO
DE FÍSICA MÉDICA**

4 AL 7 DE SEPTIEMBRE 2016 VILLA CARLOS PAZ CÓRDOBA

Certificamos que

Ana Isabel Valencia Pérez

ha participado en calidad de

Asistente

en el 13° Congreso Argentino de Física Médica y 7° Congreso Latinoamericano de Física Médica, llevado a cabo en la ciudad de Villa Carlos Paz, Córdoba Argentina, entre los días 4 y 7 de septiembre de 2016



Gustavo Sánchez
Presidente SAFIM

Simone Kodlulovich Renha
Presidenta ALFIM



EL SUSCRITO DIRECTOR DE SEGURIDAD VIAL DE LA EMPRESA CESVI
COLOMBIA S.A

CERTIFICA

Que la señora **ANA ISABEL VALENCIA PEREZ**, identificada con cédula de ciudadanía N° 1023869480 de Bogotá, recibió la capacitación en **MANEJO DE VISTA FX**.

Para constancia de lo anterior se firma en Bogotá en enero de 2018.

William Corredor Bernal
Dirección Reconstrucción de accidentes de tránsito.
E-mail: wcorredor@cesvicolombia.com
PBX: (571) 742 06 66 Ext: 1- 159
Celular: + 57 317 438 76 68



EL SUSCRITO DIRECTOR DE SEGURIDAD VIAL DE LA EMPRESA CESVI
COLOMBIA S.A

CERTIFICA

Que la señora **ANA ISABEL VALENCIA PEREZ**, identificada con cédula de ciudadanía N° 1023869480 de Bogotá, recibió la capacitación en **EL ESTUDIO DE MECÁNICA DE COLISIÓN COMO HERRAMIENTA PARA EL ESTUDIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.**

Para constancia de lo anterior se firma en Bogotá en enero de 2018.

William Corredor Bernal
Dirección Reconstrucción de accidentes de tránsito.
E-mail: wcorredor@cesvicolombia.com
PBX: (571) 742 06 66 Ext: 1- 159
Celular: + 57 317 438 76 68





República de Colombia

**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° 007947 de 3 Octubre de 2014
Reconocimiento SENA Resolución N° 00028 de julio de 2007



CESVI COLOMBIA
Centro de Experimentación y Seguridad Vial Colombia

Hace constar que
Ana Isabel Valencia Perez

Con documento de identidad No.

1023869480

Cursó y aprobó la acción de Formación

Instructores En Seguridad Vial

Con una duración de

160 Horas

En testimonio se firma en la ciudad de Tenjo, a los 24 días del mes de Mayo de 2018

Ing. Jorge Enrique Moreno Prieto
Director de Formación
Cesvi Colombia S.A.

Código de verificación

920624052018240520181023869480

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



República de Colombia

**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° 007947 de 3 Octubre de 2014
Reconocimiento SENA Resolución N° 00028 de julio de 2007



CESVI COLOMBIA
Centro de Experimentación y Seguridad Vial Colombia

Hace constar que
Ana Isabel Valencia Perez

Con documento de identidad No.

1023869480

Cursó y aprobó la acción de Formación

Manejo Preventivo

Con una duración de

8 Horas

En testimonio se firma en la ciudad de Tenjo, a los 01 días del mes de Mayo de 2018

Ing. Jorge Enrique Moreno Prieto
Director de Formación
Cesvi Colombia S.A.

Código de verificación

000401052018010520181023869480

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



República de Colombia

**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° 007947 de 3 Octubre de 2014
Reconocimiento SENA Resolución N° 00028 de julio de 2007



Centro de Experimentación y Seguridad Vial Colombia

Hace constar que
Ana Isabel Valencia Perez

Con documento de identidad No.

1023869480

Cursó y aprobó la acción de Formación

Relevamiento de Datos para Reconstrucción de Accidentes de Tránsito

Con una duración de

8 Horas

En testimonio se firma en la ciudad de Tenjo, a los 07 días del mes de Mayo de 2018

Ing. Jorge Enrique Moreno Prieto
Director de Formación
Cesvi Colombia S.A.

Código de verificación

005307052018070520181023869480

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



República de Colombia

**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° 007947 de 3 Octubre de 2014
Reconocimiento SENA Resolución N° 00028 de julio de 2007



Centro de Experimentación y Seguridad Vial Colombia

Hace constar que
Ana Isabel Valencia Perez

Con documento de identidad No.

1023869480

Cursó y aprobó la acción de Formación

Investigación de Accidentes de Tránsito Fase I

Con una duración de

24 Horas

En testimonio se firma en la ciudad de Tenjo, a los 31 días del mes de Mayo de 2018

Ing. Jorge Enrique Moreno Prieto
Director de Formación
Cesvi Colombia S.A.

Código de verificación

012731052018310520181023869480

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



**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° 007947 de 3 Octubre de 2014
Reconocimiento SENA Resolución N° 00028 de julio de 2007



Hace constar que
Ana Isabel Valencia Perez

Con documento de identidad No.

1023869480

Cursó y aprobó la acción de Formación
Investigación de Accidentes de Tránsito Fase II

Con una duración de
24 Horas

En testimonio se firma en la ciudad de Tenjo, a los 06 días del mes de Junio de 2018

Ing. Jorge Enrique Moreno Prieto
Director de Formación
Cesvi Colombia S.A.

Código de verificación

010804062018060620181023869480

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



CERTIFICADO DE PARTICIPACIÓN

ANA ISABEL VALENCIA PEREZ

ha completado satisfactoriamente la acción formativa

ORIENTACIÓN AL CLIENTE

en modalidad de formación online a través de eCampus MAPFRE,

con una duración de 3 Horas 0 Min.



Firma del alumno

Sello de la Empresa

12/09/2018
Fecha de finalización





ARL

Certifica que el 1 de marzo de 2019:

ANA ISABEL VALENCIA PEREZ

Nombre(s) y apellido(s)

1023869480

Número de documento

Ha completado el Ciclo de Aprendizaje

Homologación técnica - Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo Corporativa

Con un porcentaje de 95.00%

Certifica



ARL

Certifica que el 1 de marzo de 2019:

ANA ISABEL VALENCIA PEREZ

Nombre(s) y apellido(s)

1023869480

Número de documento

Ha completado el Ciclo de Aprendizaje

Inducción Corporativa

Con un porcentaje de 90.00%

Certifica







LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

Mediante registro RCO-0002 del Ministerio de Trabajo, que avala el proceso de formación acorde con la Resolución No. 4927 de 2016

y en su nombre

POSITIVA COMPAÑÍA DE SEGUROS S.A

Certifican que:

Ana Isabel Valencia Perez

Identificado (a) con No. 1023869480

Cursó y aprobó satisfactoriamente el curso de:

Certificación de capacitación, Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST)

Con una intensidad de estudio de 50 horas

Se expide en Bogotá D.C. a los 4 días del mes de junio de 2019

El proceso académico es garantizado por la **Universidad de La Sabana** bajo convenio suscrito con POSITIVA Compañía de Seguros S.A

TITULO DE CAPACITACION

UNIVERSIDAD DE LA SABANA



LO BUENO DEBE SER PARA TODOS



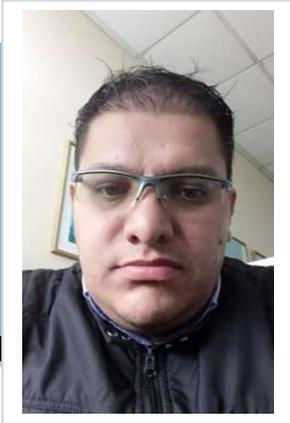
El futuro es de Todos

Seguros de Colombia



Universidad de La Sabana





WILLIAM CORREDOR BERNAL

36 años
Bogotá - Colombia

Tel 3174387668
e-mail wicobe@gmail.com

www.linkedin.com/in/william-corredor-bernal-0389085b

PERFIL

Licenciado en Física de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, con perfil académico como docente de Física y Matemáticas, en instituciones de carácter formal y no formal, caracterizado por un adecuado conocimiento teórico práctico. Adicionalmente he tenido la posibilidad de ver la aplicabilidad de la física desde un ámbito diferente a la labor docente en el ámbito de la reconstrucción de accidentes de tránsito, labor que ha sido realizada a nivel nacional, encontrando relación con la seguridad vial, soportando conceptos de accidentalidad y de prevención, así como labores de capacitación a personal que requiera una base desde el tema de seguridad vial.

Desde el ámbito operacional, actualmente soy el encargado de la unidad, realizando seguimiento de las labores del equipo, dando cumplimiento a tareas, proyectos y presupuesto asignados.

FORMACION

LICENCIADO EN FÍSICA

Universidad Distrital Francisco Jose de Caldas
Junio 2010.

DIPLOMADO EN HABILIDADES GERENCIALES

ADEN International Business School
The George Washington University School of Busines
Marzo 2018

DIPLOMADO EN FORMULACIÓN DE PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN

Universidad Nacional Abierta y a Distancia – Gobernación de Cundinamarca
Zipaquirá (Cund) 2015

NORMATIVIDAD EN TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL PARA EL TRANSPORTE DE CARGAS INDIVISIBLES, EXTRA PESADAS Y EXTRA DIMENSIONADAS.

Intensidad 100 Horas.
CESVI COLOMBIA S.A.
Bogotá, Colombia, Diciembre de 2013

INSTRUCTORES EN SEGURIDAD VIAL

Intensidad 160 Horas.
CESVI COLOMBIA S.A.
Bogotá, Colombia, marzo de 2013

EXPERIENCIA LABORAL

28/02/2008 -Actualmente

CESVI COLOMBIA

Jefe Area Reconstrucción de accidentes de tránsito

Dar cumplimiento a la entrega de informes técnicos, sustentación, y presupuestos asignados en la unidad, labores comerciales con clientes enfocados en seguros, así como transporte de carga a nivel nacional, y algunos procesos que se han llevado a cabo internacionalmente.

Abril 2007 - febrero 2008

INSTITUCIÓN EDUCATIVA DISTRITAL JUAN LUIS LONDOÑO DE LA SALLE. Profesor de física / Matemática

Encargado de asignaturas de Matemáticas de grado 6, y física de 6° a 9°, apoyado en labores de laboratorio.

2005- agosto 2006

MALOKA

Guía de Salas interactivas •

Este proceso, se enfocó en diferentes proyectos internos, tales como guía de salas con relación directa con el público, *MALOKA VA A LA ESCUELA*, que enfocaba actividades con grupos de secundaria sobre experimentos sencillos que soportaban su experiencia en asignaturas como física, química y biología.

REFERENCIAS LABORALES

Juan David Estarita

CESVI COLOMBIA
Coordinador de Planeación y Control
Teléfono 304 386 20 35
e-mail jestarita@cesvicolombia.com

REFERENCIAS PERSONALES

DANIEL SOLORZANO GIL

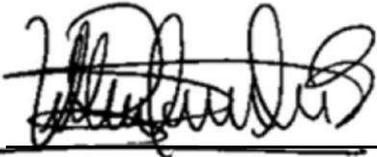
Director Comercial
CESVI COLOMBIA
Cel 3214742303

HERNAN PERDOMO AMAYA

Independiente
Cel 3144751010
Ocupación: Licenciado en Electromecánica.

Declaro que la información y datos personales que he dispuesto para el tratamiento, la he suministrado de forma voluntaria y es verídica.

Agradezco la atención prestada.



WILLIAM CORREDOR BERNAL
CC 80895723

Licenciado en Física
William Corredor Bernal

REPÚBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL Y EN SU NOMBRE



LA UNIVERSIDAD DISTRITAL FRANCISCO JOSÉ DE CALDAS
CONFIERE EL TÍTULO DE

Licenciado en Física

A

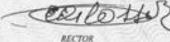
William Corredor Bernal

Conc. G. No. 80.895.723 de Bogotá D.C.

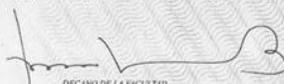
QUIEN CUMPLIÓ CON LAS CONDICIONES ACADÉMICAS REQUERIDAS,
EN TESTIMONIO DE ELLO OTORGA EL PRESENTE

DIPLOMA

EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C., A LOS 25 DÍAS DEL MES DE Junio DE 2010


RECTOR


SECRETARIO GENERAL


DECANO DE LA FACULTAD


SECRETARIO ACADÉMICO

No. 10911

Registro No F.C.E. 1244 No. 90 Libro No. 17

Licenciado en Física
William Corredor Bernal



LA UNIVERSIDAD DISTRITAL FRANCISCO JOSÉ DE CALDAS

Con Personería Jurídica reconocida por el Ministerio de Justicia mediante resolución No. 139 de 1950
en cumplimiento del Decreto Presidencial 0844 de 1999 y la resolución 1017 de 1996 del ICFES

Acta de Grado No. 11035

REGISTRO DIPLOMA No. 12172

EL SUSCRITO SECRETARIO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS Y EDUCACION DE LA
UNIVERSIDAD DISTRITAL FRANCISCO JOSE DE CALDAS COMPULSA A CONTINUACION
EL ACTA DE GRADO DE

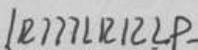
WILLIAM CORREDOR BERNAL

En Bogotá, a los 25 días del mes de JUNIO del año 2010, se efectuó, en acto solemne, el grado de WILLIAM CORREDOR BERNAL identificado (a) con la cédula de ciudadanía No. 80895723 de BOGOTÁ D.C., quien culminó su Plan de Estudios de acuerdo a los Reglamentos de la Universidad y presentó el Trabajo de Grado titulado "APLICACIÓN DE UNA ESTRATEGIA DIDÁCTICA PARA LA ENSEÑANZA DE LA FÍSICA MODERNA", del cual fue Director ASTRID RAMÍREZ VALENCIA, con una calificación de 43 .

Acto seguido el señor Rector a nombre y en representación de la Universidad Distrital tomó el juramento de rigor y le confirió el Título de LICENCIADO EN FÍSICA y dispuso la entrega inmediata del Acta del presente Grado y del Diploma que acredita el correspondiente título universitario.

(Fdo.) CARLOS OSSA ESCOBAR, Rector. IRMA ARIZA PEÑA, Secretario Académico de la FACULTAD DE CIENCIAS Y EDUCACION.

Es fiel copia tomada de su original, que se expide a los 25 días del mes de JUNIO del año 2010.


IRMA ARIZA PEÑA
SECRETARIO ACADÉMICO

Licenciado en Física
William Corredor Bernal



REPÚBLICA DE COLOMBIA

El Servicio Nacional de Aprendizaje SENA

En Cumplimiento de la Ley 119 de 1994

Hace Constar que
WILLIAM CORREDOR BERNAL
Con CEDULA DE CIUDADANIA No. 80895723

Cursó y aprobó la acción de Formación
MANTENIMIENTO PREVENTIVO VEHICULAR
Con una duración de 80 Horas

En testimonio de lo anterior se firma en Medellín a los Doce (12) días del mes de Abril de Dos Mil Diez (2010)

GUSTAVO LOPEZ DE MESA GUTIERREZ
SUBDIRECTOR CENTRO DE TECNOLOGÍA DE LA MANUFACTURA AVANZADA
REGIONAL ANTIOQUIA



SGCV20102034015 12/04/2010
No. Y FECHA DE REGISTRO

Para verificar la validez de este Certificado consulte la página <http://sis.senavirtual.edu.co>
Resolución 000484 del 06 de Marzo de 2006



República de Colombia

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 1 diciembre de 2009
Registro programas Resolución N° 009646 de 15 diciembre de 2009
Reconocimiento SENA Resolución N° 00028 de julio de 2007



Hace constar que

William Corredor Bernal

Con documento de identidad No.
80895723

Cursó y aprobó la acción de Formación
Manejo Preventivo

Con una duración de
24 Horas

En testimonio se firma en la ciudad de Bogotá, a los 04 días del mes de Febrero de 2012

OLGA PATRICIA TRIANA ÁLVAREZ
Dirección de Formación
Cesvi Colombia S.A.

Código de Verificación

0004140120120402201280895723

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

Licenciado en Física
William Corredor Bernal

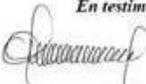

República de Colombia

**El Centro de Experimentación y Seguridad Vial
CESVI COLOMBIA S.A.
NIT. 830.038.753-3**


CESVI COLOMBIA
Centro de Experimentación y Seguridad Vial

Autorización Oficial Secretaría de Educación de Cundinamarca
Resolución N° 009305 de 1 diciembre de 2009
Registro programas Resolución N° 009646 de 15 diciembre de 2009
Reconocimiento SENA Resolución N° 00028 de julio de 2007

Hace constar que
William Corredor Bernal
Con documento de identidad No.
80895723
Cursó y aprobó la acción de Formación
Curso Virtual de Homogenización de Peritos
Con una duración de
48 Horas
En testimonio se firma en la ciudad de Bogotá, a los 07 días del mes de Julio de 2013


OLGA PATRICIA TRIANA ÁLVAREZ
Dirección de Formación
Cesvi Colombia S.A.

Código de Verificación
0104060520130707201380895723
Para verificar la validez de este certificado
consulte la página www.cesvi.com.co
y digite este código

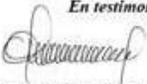

República de Colombia

**El Centro de Experimentación y Seguridad Vial
CESVI COLOMBIA S.A.
NIT. 830.038.753-3**


CESVI COLOMBIA
Centro de Experimentación y Seguridad Vial

Autorización Oficial Secretaría de Educación de Cundinamarca
Resolución N° 009305 de 1 diciembre de 2009
Registro programas Resolución N° 009646 de 15 diciembre de 2009
Reconocimiento SENA Resolución N° 00028 de julio de 2007

Hace constar que
William Corredor Bernal
Con documento de identidad No.
80895723
Cursó y aprobó la acción de Formación
Investigación de Accidentes de Tránsito Fase I
Con una duración de
16 Horas
En testimonio se firma en la ciudad de Bogotá, a los 27 días del mes de Agosto de 2013


OLGA PATRICIA TRIANA ÁLVAREZ
Dirección de Formación
Cesvi Colombia S.A.

Código de Verificación
0127260820132708201380895723
Para verificar la validez de este certificado
consulte la página www.cesvi.com.co
y digite este código

Licenciado en Física
William Corredor Bernal



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 1 diciembre de 2009
Registro programas Resolución N° 009646 de 15 diciembre de 2009
Reconocimiento SENA Resolución N° 00028 de julio de 2007

Hace constar que

William Corredor Bernal

Con documento de identidad No.
80895723

Cursó y aprobó la acción de Formación

**Normatividad en Tránsito y Seguridad Vial para el Transporte de Cargas
Indivisibles, Extrapesadas y Extradimensionadas**

Con una duración de

100 Horas

En testimonio se firma en la ciudad de Bogotá, a los 09 días del mes de Diciembre de 2013

OLGA PATRICIA TRIANA ÁLVAREZ

Dirección de Formación
Cesvi Colombia S.A.

Código de Verificación

9251011120130912201380895723

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







