

HONORABLE MAGISTRADO.
DR. JULIAN ALBERTO VILLEGAS PEREA.
HONORABLE TRIBUNAL SUPERIOR SALA CIVIL
E. S. D.

REF.: SUSTENTACIÓN REPAROS SENTENCIA DE 28 NOVI.2024
DTE.: MARIA RUBIELA GRIJALBA Y OTROS.
DDOS.: HECTOR FABIO MORA RIVERA Y OTROS
RAD.: 760013103003-2022-00250-00.

MARTHA LILIANA DIAZ ANGEL, identificada como aparece al pie de mi correspondiente firma, actuando en representación de ., obrando en mi calidad de apoderada judicial del demandado **GRUPO INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A.**, respetuosamente me permito ampliar los reparos manifestados, en la apelación de la sentencia el día 11 de noviembre de 2024, en el cual se declaró Civil y Extracontractualmente responsables a los demandados de manera solidaria al pago de perjuicios causados a los demandantes, con ocasión del accidente de tránsito ocurrido el 1 de julio de 2022 y por el cual presento la siguiente sustentación a los reparos:

1. VALORACION INDEBIDA POR PARTE DEL A QUO DE LAS PRUEBAS RECAUDADAS QUE CON LLEVARON A CONCLUIR LA EXISTENCIA DE UNA RESPONSABILIDAD CIVIL PARA LOS DEMANDADOS.

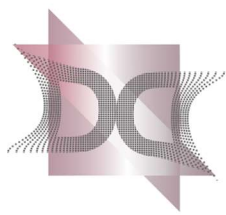
1

Concretamente el sr juez no valoró en debida forma la prueba videográfica aportada al proceso, confrontada con la información allegada sobre la secuencia de los semáforos suministrada por la Secretaria de Movilidad de Santiago de Cali con le radicado No. **202341520200014831** y de fecha 02-05-2023 y esto lo llevó a concluir erradamente la existencia de una concurrencia de culpas entre los conductores involucrados en el hecho.

Ha manifestado el Señor Juez de Primera Instancia al realizar el análisis y valoración de las pruebas antes mencionadas que el motociclista cruzó la cebra de su semáforo a las 15.47.36 horas y 6 segundos más tarde a las 15.47.42 se produce el impacto contra el bus del masivo y que como en ese preciso instante de la colisión se observa a varios vehículos motos y automóviles ingresando a la intersección por el carril en que se desplazaba el motociclista esto es un indicio (por no existir prueba directa) de que el semáforo apenas acababa de ponerse en verde.

Por lo tanto, el señor Ávila cruzó en rojo mucho tiempo antes de estar habilitado para continuar la marcha y por su parte el señor Héctor Fabio Mora al menos 5 segundos antes del impacto dejó de tener su semáforo en verde.

En resumen, concluye el señor Juez que al momento del impacto sobre la intersección de la calle 13 con la carrera 100 se acababa de cambiar en verde el semáforo para el motociclista y en rojo para el conductor del masivo, lo que da lugar a la existencia de una concurrencia de culpas grave.



Para referirnos a la conclusión del A quo es importante transcribir el art. 118 del Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002):

Código Nacional de Tránsito Terrestre
Artículo 118. Simbología de las señales luminosas

Las señales luminosas para ordenar la circulación son las siguientes:

Roja: Indica el deber de detenerse, sin pisar o invadir la raya inicial de la zona de cruce de peatones. Si ésta no se encuentra demarcada, se entenderá extendida a dos metros de distancia del semáforo. El giro a la derecha, cuando la luz está en rojo está permitido, respetando la prelación del peatón. La prohibición de este giro se indicará con señalización especial. Las autoridades de tránsito, en su jurisdicción, podrán autorizarlo.

Amarilla: Indica atención para un cambio de luces o señales y para que el cruce sea desalojado por los vehículos que se encuentran en él o se abstengan de ingresar en el cruce aun disponiendo de espacio para hacerlo. No debe iniciarse la marcha en luz amarilla, ni incrementarse la velocidad durante ese lapso.

2

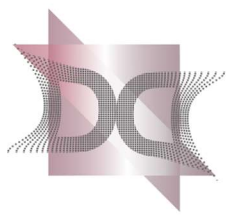
No se debe ingresar en amarillo a la intersección y si un vehículo ya está en la intersección en luz amarilla mantendrá la prelación hasta culminar el cruce.

Verde: Significa vía libre”.

Como bien se ha indicado en el desarrollo de este asunto, No es posible que existan 2 semáforos en rojo al mismo tiempo y si como quedó plenamente demostrado y aceptado por el señor Juez el motociclista realizó el cruce de la intersección mucho tiempo antes de que su semáforo cambiara a verde no es difícil concluir (y aquí encontramos el error del señor Juez a no realizar la debida valoración) que cuando el señor Ávila se encontraba atravesando temerariamente la vía, el semáforo para el conductor de mi representada aún se hallaba en luz verde, ya que el flujo 4B como lo indica la secretaria de movilidad su tiempo en verde era de 46 segundos con respecto al flujo 4.A. (con 16 segundos más en verde) y aun así en el improbable caso al momento del impacto se encontraba en luz amarilla y de acuerdo con el artículo antes transcrito estaría el señor Héctor Fabio Mora perfectamente habilitado para el tránsito: “(...) **si un vehículo ya está en la intersección en luz amarilla mantendrá la prelación hasta culminar el cruce.**”

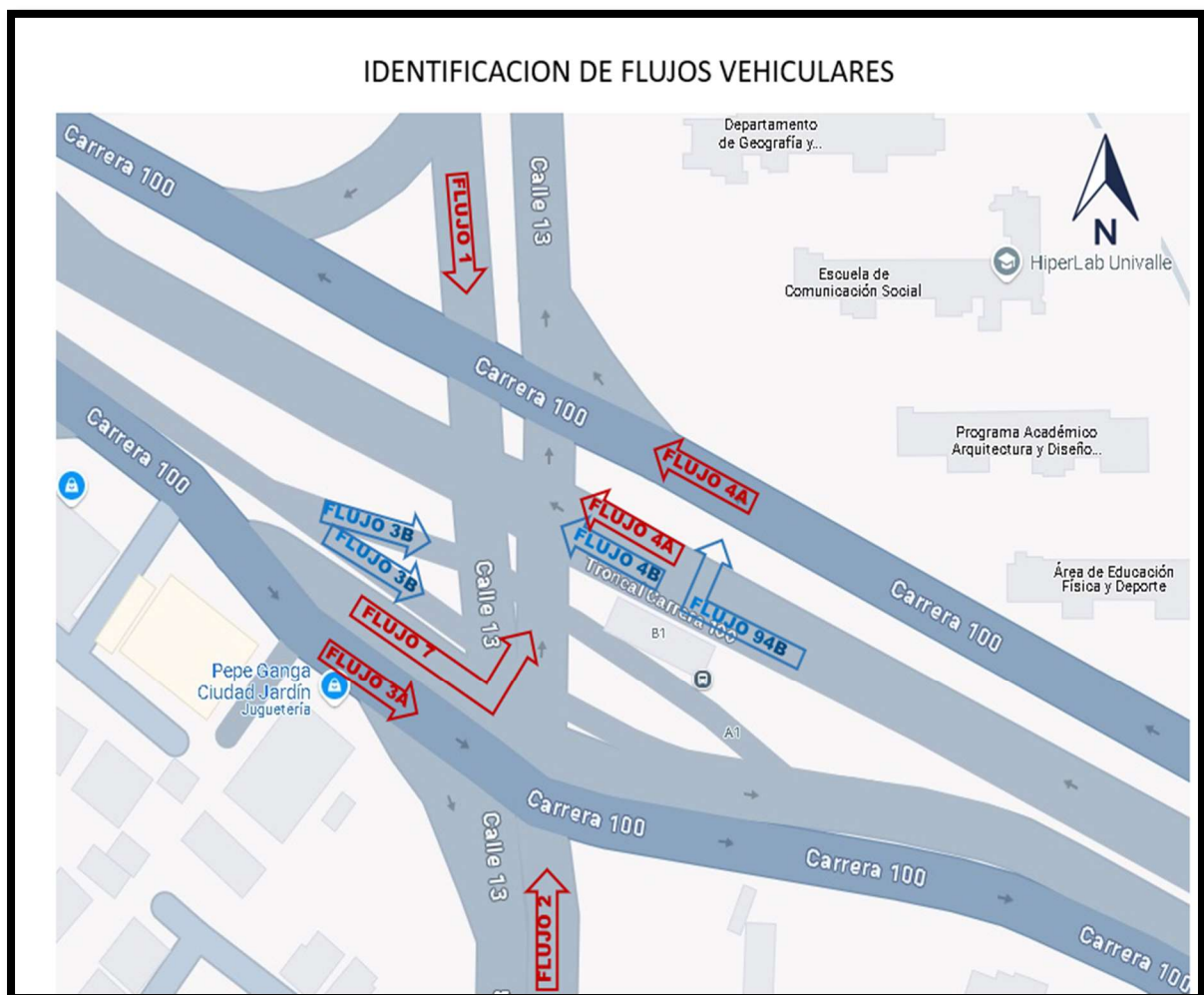
El art. 2 de la Ley 769 de 2002 define la palabra prelación de la siguiente forma:

(Prelación: Prioridad o preferencia que tiene una vía o vehículo con respecto a otras vías u otros vehículos)



Es importante señalar también que, así como el señor Juez partió del indicio del arranque de los vehículos en el carril por donde se desplazaba el motociclista para concluir acertadamente que éste cruzó la intersección con la luz roja mucho antes de cambiar a verde, también podríamos partir de otro indicio para concluir que el conductor de mi representada si realizó el cruce con la luz en verde.

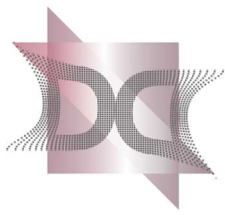
Es por esta razón presento un comparación entre los datos contenidos en el documento suministrado por la Secretaría de Movilidad con radicado **202341520200014831** y de fecha **02-05-2023** y la evidencia videográfica allegada al expediente de lo acontecido el del 1 de julio de 2.022 hora: 16:15 horas. De la siguiente forma:



3

Figura No. 0. Identificación de flujos vehiculares.

Una vez identificados los flujos vehiculares, es preciso señalar que el motociclista estaba sometido al tiempo del semáforo del **FLUJO 7** y que al bus de transporte masivo le correspondía el **FLUJO 4B**; aquí es de suma importancia aclarar que se ha mal interpretado la información suministrada por la Secretaría de Movilidad, ya que se ha indicado que a la Carrera 100 en sentido Oriente-Occidente le corresponde el mismo tiempo (llámese flujo) para todos los vehículos, pero **NO** es así.



El documento de la Secretaría de Movilidad se puede extraer:

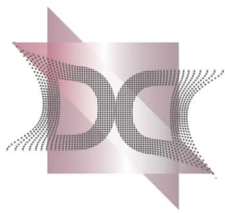
1. “Que para el momento del accidente se encontraba establecido el plan de señales **“2 que tiene un ciclo de 120 segundos.”**

Que hay que considerar las siguientes abreviaturas para la lectura correcta de los tiempos en los planes de señales:

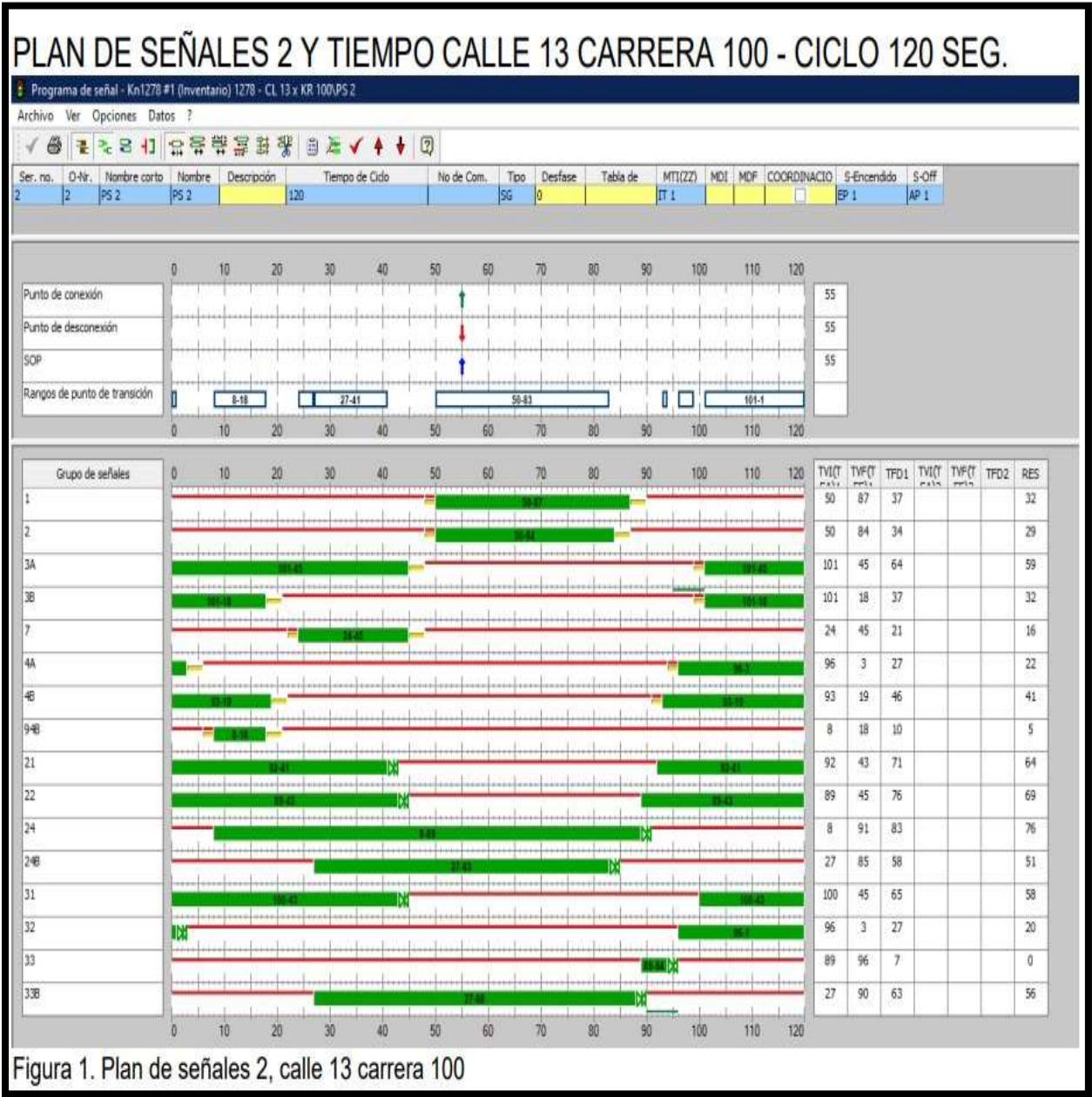
- **TIV** : tiempo que inicia en verde el semáforo.
- **TFV**: tiempo que finaliza en verde el semáforo.
- **TV**: tiempo total de duración del verde en el semáforo.

2. Figuras 1 y 2 del mismo se evidencia a qué corresponde cada flujo.





2.1. Figura 1. Plan de señales 2, calle 13 carrera 100.





2.2. En la figura 2 secuencia de fases. Calle 13 carrea 100

Fase	F 1	F 2	F 3	F 4	F 5
N.º EsExt	1	2	3	4	5
O no. BS					
O no. TA	1	2	3	4	5
1	●	⊖	⊖	⊖	⊖
2	●	⊖	⊖	⊖	⊖
3A	⊖	⊖	●	●	●
3B	⊖	⊖	●	●	⊖
7	⊖	⊖	⊖	⊖	●
4A	⊖	⊖	●	⊖	⊖
4B	⊖	●	●	●	⊖
94B	⊖	⊖	⊖	●	⊖
21	⊖	●	●	●	●
22	⊖	●	●	●	●
24	●	⊖	⊖	●	●
24B	●	⊖	⊖	⊖	●
31	⊖	⊖	●	●	●
32	⊖	⊖	●	⊖	⊖
33	⊖	●	⊖	⊖	⊖
33B	●	⊖	⊖	⊖	●

En esta gráfica identificamos que los flujos 3B, 4B y 94B son del transporte masivo y que los flujos 1, 2, 3A, 4A y 7 corresponden al tráfico general. Los demás son peatonales.



3. Sobre la carrera 100 en sentido Oriente-Occidente hay tres flujos vehiculares descritos en la Tabla 2 ubicada en la página 3 del citado documento.

R//. La carrera 100 en dirección Oriente – Occidente cuenta con varios semáforos que regulan el tráfico, a continuación, se presenta una tabla con los semáforos que se encuentran en esta vía.

Movimiento	Flujo	Movimiento	TIV	TFV	TV
Oriente - Occidente	4A	Carrera 100	96	3	27
Oriente - Occidente	4B	Carrera 100	93	19	46
Oriente - Norte	94B	Carrera 100 – Calle 13	8	18	10
Peatonal Oriente - Occidente	24	Carrera 100	8	91	83
Peatonal Oriente - Occidente	24B	Carrera 100	27	85	58

Tabla 2. calle 13 carrera 100 sentido Oriente - Occidente para el plan 2.

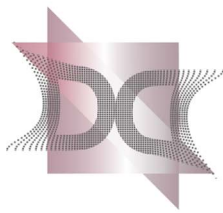
7

Tabla 2. calle 13 carrera 100 sentido Oriente - Occidente para el plan 2.

Nótese la diferencia de 19 segundos que existe entre los tiempos con luz verde (TV) entre los flujos 4A (27 segundos) y 4B (46 segundos) aquí es necesario identificar también que la luz verde inicia (TIV) para el flujo 4B en el segundo 93 y para el 4A en el segundo 96, es decir, que da luz verde al carril exclusivo del masivo y tres (3) segundos después a las calzadas de tráfico general.

Del mismo modo se observa el tiempo final de luz verde (TFV) que para el flujo 4A es en el segundo 3 y para el 4B es el segundo 19 o sea que **16 segundos más continúa la luz verde para el carril del masivo**; aquí también va el flujo 94B que son los vehículos que giran a tomar la Calle 13 hacia el norte de la ciudad.

4. En el mismo documento encontramos la tabla 1, da cuenta de la información de la totalidad de los flujos (vehiculares y peatonales, en donde se evidencia que el **FLUJO 7 cuenta TV. con 21** segundos en luz verde. (demarcado en rojo en tabla 1 folio 8).



Movimiento	Flujo	Movimiento	TIV	TFV	TV
Norte - Sur	1	Calle 13	50	87	37
Sur - Norte	2	Calle 13	50	84	34
Occidente - Oriente	3A	Carrera 100	101	45	64
Occidente - Oriente	3B	Carrera 100	101	18	37
Occidente - Norte	7	Carrera 100	24	45	21
Oriente - Occidente	4A	Carrera 100	96	3	27
Oriente - Occidente	4B	Carrera 100	93	19	46
Oriente - Norte	94B	Carrera 100 – Calle 13	8	18	10
Peatonal Norte - Sur	21	Calle 13	92	43	71
Peatonal Sur - Norte	22	Calle 13	89	45	76
Peatonal Oriente - Occidente	24	Carrera 100	8	91	83
Peatonal Oriente - Occidente	24B	Carrera 100	27	85	58
Peatonal Norte - Sur	31	Calle 13	100	45	65
Peatonal Sur - Norte	32	Calle 13	96	3	27
Peatonal Occidente - Oriente	33	Carrera 100	89	96	7
Peatonal Occidente - Oriente	33B	Carrera 100	27	90	63

Tabla 1. tiempos de semáforo y movimientos calle 13 carrera 100 para el plan 2.

Tabla 1. tiempos de semáforo y movimientos calle 13 carrera 100 para el plan

5. A continuación, se expone una sección de la Figura 1 contenida en la página 2 (documento expedido por la secretaria de movilidad de Cali), la que corresponde a los flujos vehiculares:

8

PLAN DE SEÑALES 2 Y TIEMPO CALLE 13 CARRERA 100 - CICLO 120 SEG.

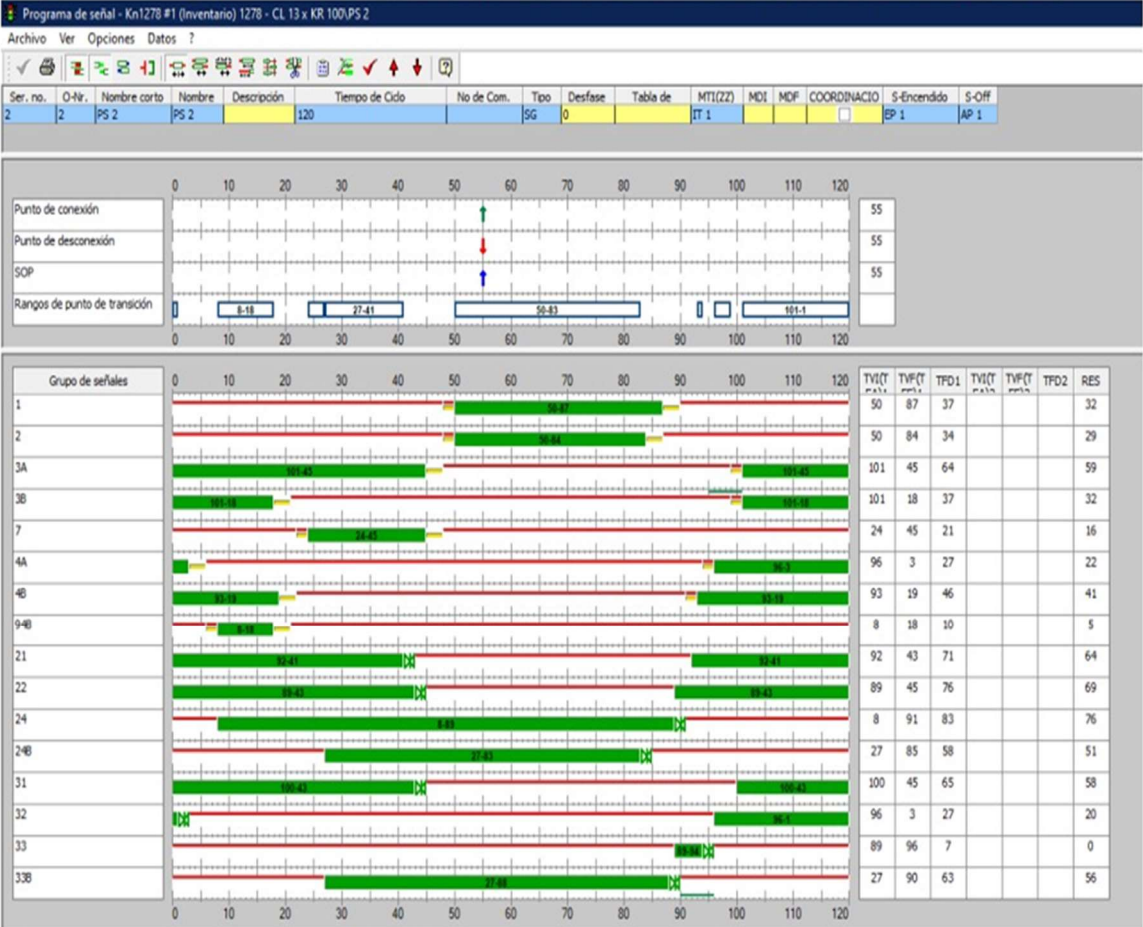
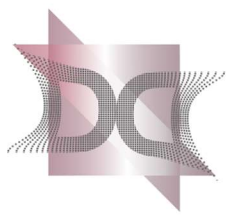


Figura 1. Plan de señales 2, calle 13 carrera 100



En esta figura se aprecia de manera gráfica que:

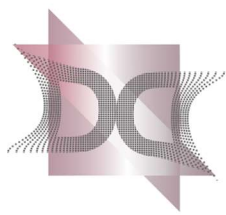
- a. La línea verde es más prolongada en el flujo 4B que en el 4A, es decir, tiene más tiempo.
- b. Que el flujo 7 da verde después de los verdes de los flujos 3B, 4B y 94B.
- c. Que después del flujo 7, da luz verde a los flujos 1 y 2, esto es importante porque más adelante se cotejará el video con los tiempos y las secuencias de semáforos.
- d. Que antes de cada luz verde hay dos segundos de luz amarilla, y que luego de cada verde hay 3 segundos de luz amarilla, por lo que entre el verde del flujo 4B al verde del flujo 7 hay 5 segundos de amarillo y lo mismo entre el flujo 7 y los flujos 1 y 2.

A partir de este punto se hará el cotejo de los tiempos de los semáforos con la evidencia videográfica, para ello tendremos en cuenta los siguientes datos como valores absolutos:

- 5.1. El semáforo del flujo 4B (masivo sentido oriente-occidente) **tiene 16 segundos más que el flujo 4A.**
- 5.2. El semáforo del **flujo 7 tiene 21 segundos en luz verde.**
- 5.3. La secuencia de los semáforos vehiculares es verde sobre flujos 4A y 4B (7, 1 y 2 están en rojo), pasa a rojo 4A y continúa 16 segundos más en verde 4B, 4B pasa a amarillo (3 segundos) y llega a Rojo; flujo 7 con 2 segundos de amarillo y pasa a verde y se mantiene 21 segundos, pasa a amarillo 3 segundos y llega a Rojo. Calle 13 en ambos sentidos (flujos 1 y 2) amarillo 2 segundos e inician el verde.
- 5.4. El accidente ocurrió a las 15:47:42.

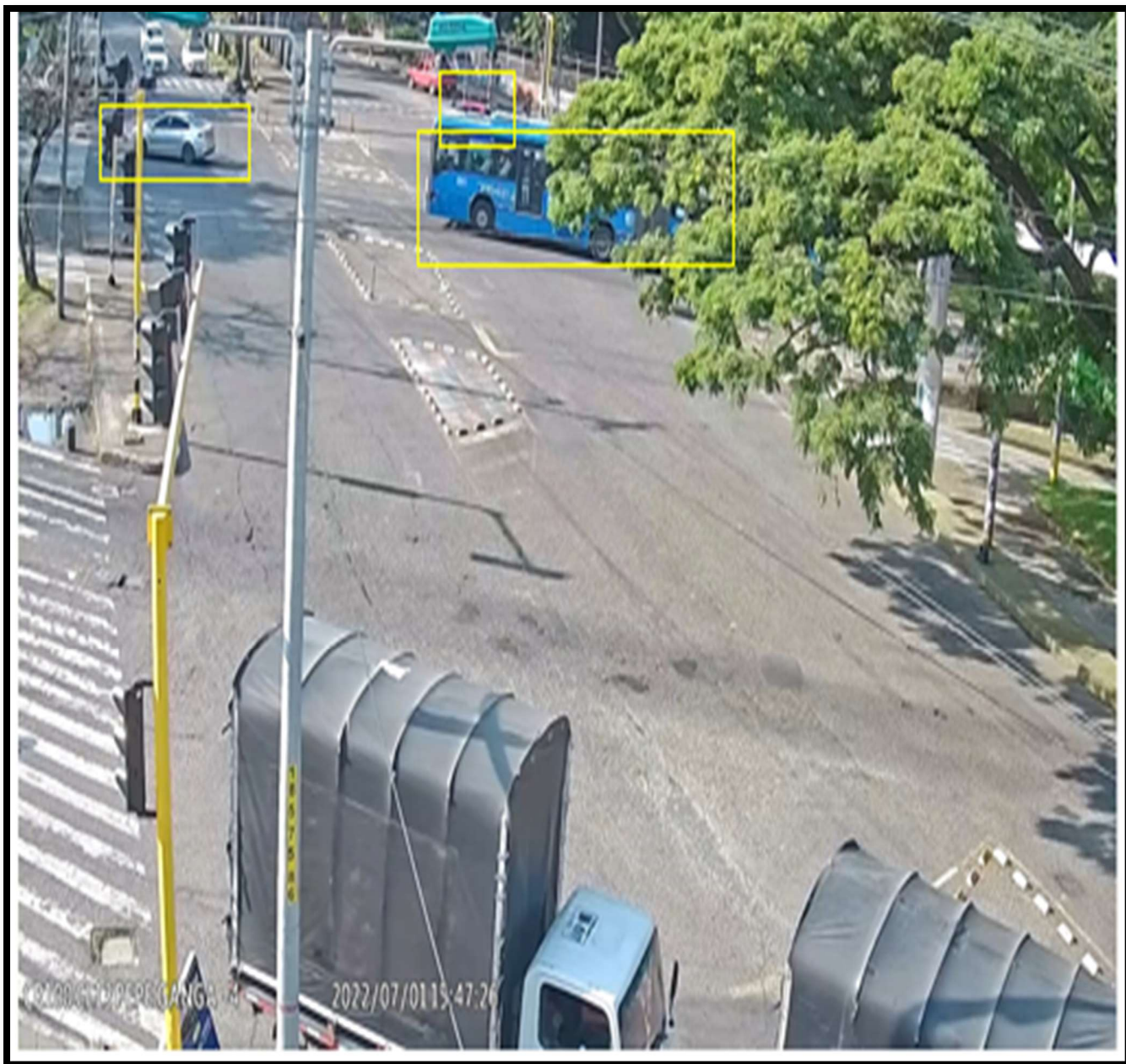
9

Para mejor ilustración realizaremos el análisis de los fotogramas extraídos del video aportado al proceso antes de la ocurrencia del accidente posterior del accidente así:



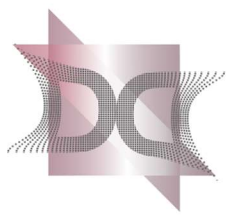
DIAZ ANGEL ABOGADOS

6. FOTOGRAMA No. 1. ANTES DE LA OCURRENCIA ACCIDENTE.



Hora en el **video 15:47:26** - En esta captura de imagen se observan: Masivo articulado (flujo 4B) a la par de este (parte superior de la imagen) se alcanza a distinguir un vehículo de color rojo (flujo 4A) y más adelante se observa otro automóvil color plata (flujo 4A), lo que nos permite inferir que ambos flujos (4A y 4B) están en verde.

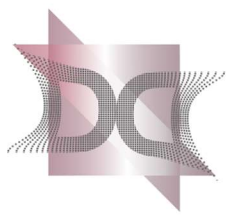
Calle 6ª N° 2N- 36 Ofc. 202
Centro Profesional y Comercial el Campanario – Cali Colombia
Diazangelabogados@live.com
PBX: 402 29 48 – CEL: 311 340 69 32



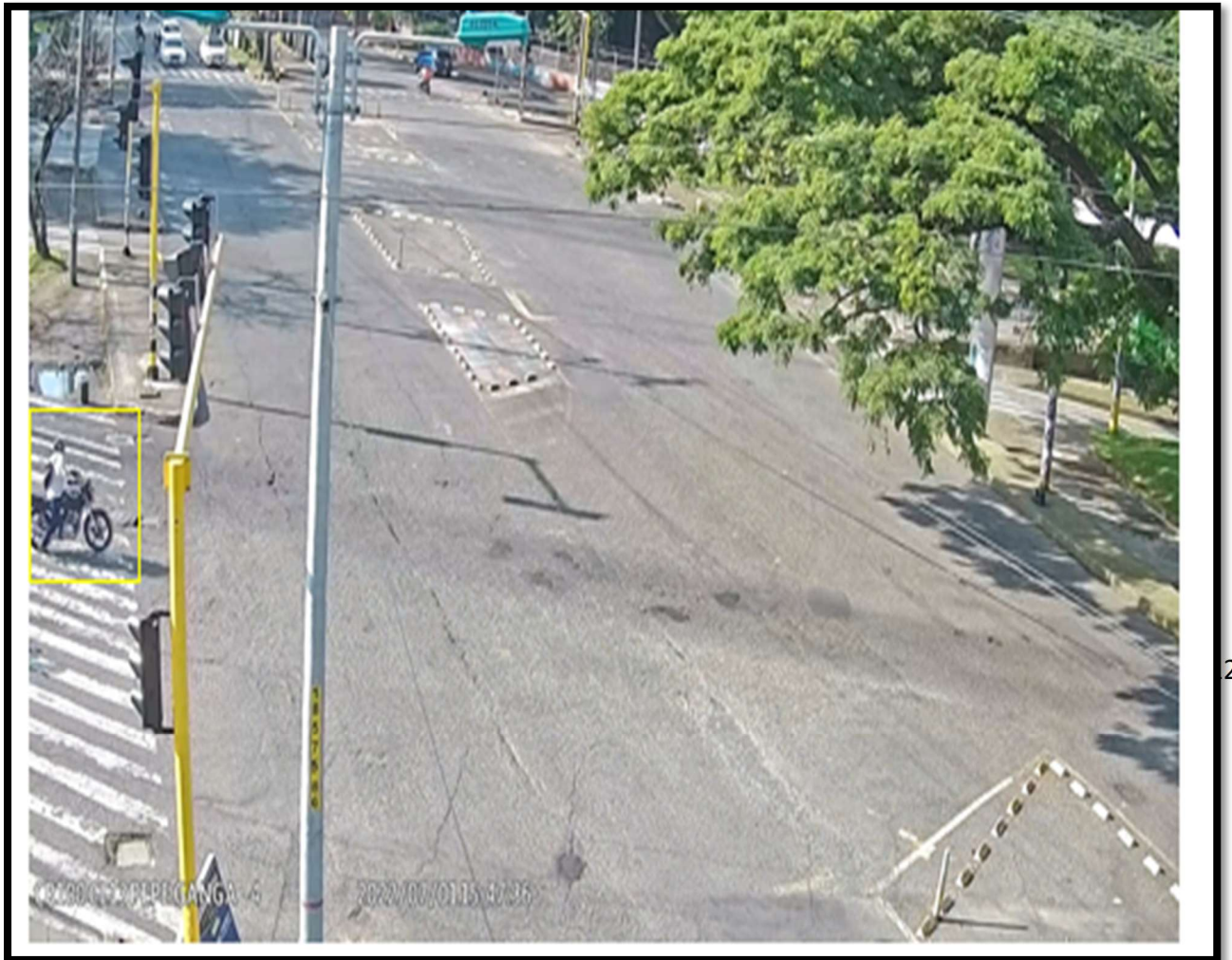
7. FOTOGRAMA No. 2.



Hora en el video **15:47:29** - En esta captura de imagen se observa: un vehículo de color gris (flujo 4A adyacente al carril masivo) cruzando la intersección, sobre la calzada norte del mismo flujo 4A llega y se detiene un automóvil blanco, lo que nos hace suponer que acaba de cambiar a rojo y conociendo que el flujo 4B tiene 16 segundos más en luz verde podemos afirmar que estaría así hasta las **15:47:45**; Tres (3) segundos más que la hora del accidente.



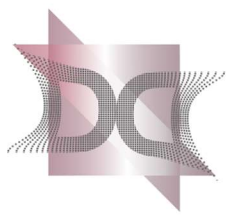
8. FOTOGRAMA No. 3.



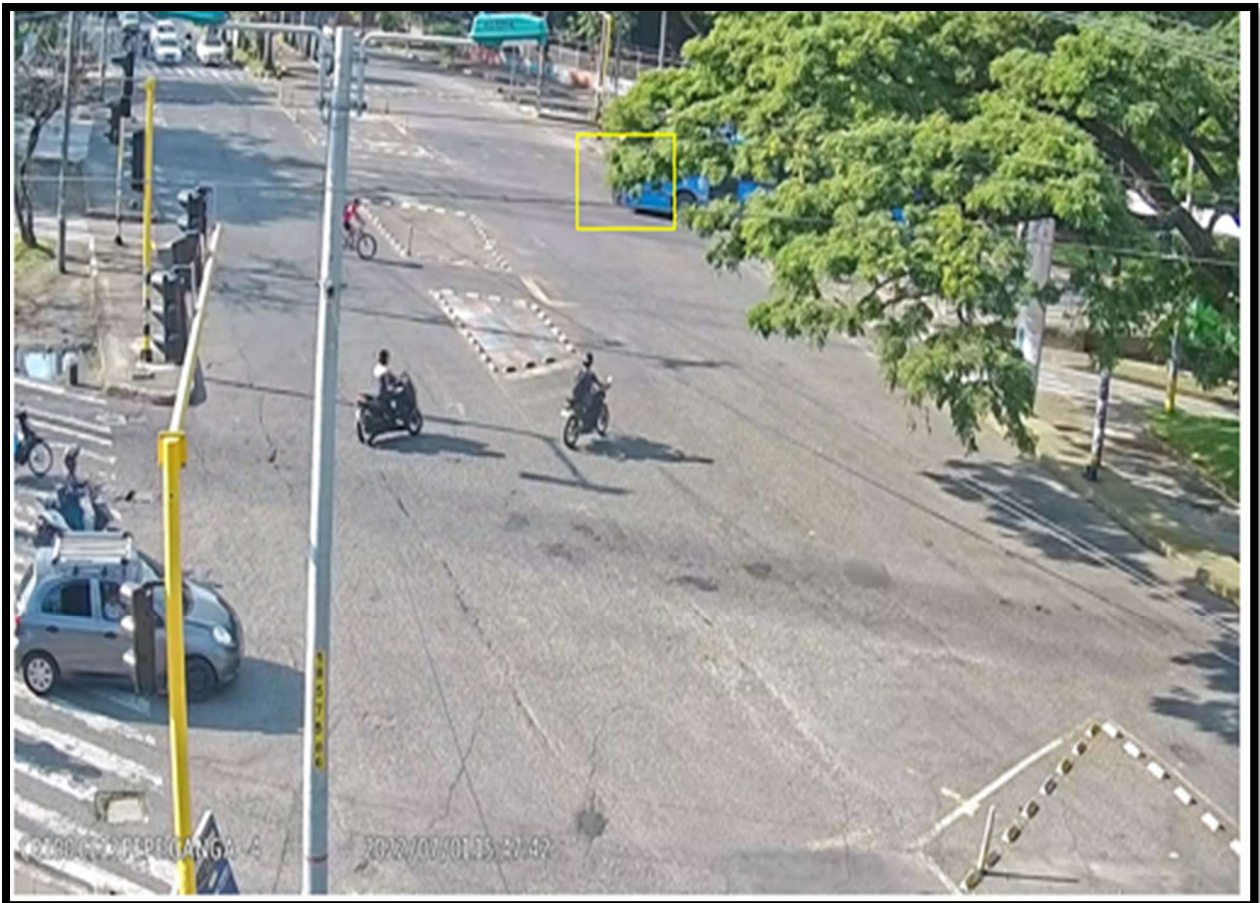
Hora en el video **15:47:36** - En esta captura se observa al motociclista que contraviniendo la norma de tránsito y lo que ordenan la razón y el sentido común se lanza temerariamente a hacer el cruce a la izquierda con su luz del semáforo en rojo. (como quedó plenamente demostrado y aceptado por el señor Juez el motociclista realizó el cruce de la intersección mucho tiempo antes de que su semáforo cambiara a verde).

En este instante el vehículo del sistema masivo que le correspondía el flujo **4B**, que para este preciso momento se encuentra en línea verde.

Sumado a ello la poca o nula visibilidad que tenía del motociclista de la aproximación del bus del sistema masivo, Ya que la estación ubicada a lado izquierdo del carril 4B le impide observarlo más la vegetación del lugar.



9. FOTOGRAMA No. 4.

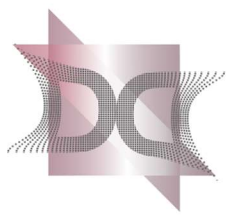


13

Hora en el video **15:47:42** - En esta captura de imagen se observa el momento exacto del accidente.

10. FOTOGRAMA No. 5. POSTERIOR A OCURRENCIA DEL ACCI.





Hora en el **video 15:48:10** - En esta captura de imagen ya ha ocurrido el accidente 28 segundos atrás, se observa que están detenidos los vehículos sobre la Calle 13 (Flujo1) y aún están pasando los vehículos del Flujo 7, recordemos que este tiene programados 21 segundos en verde.

11. FOTOGRAMA No. 6.



14

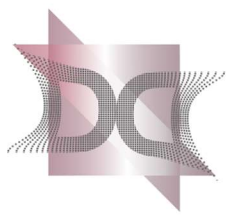
Hora en el **video 15:48:16** - En esta captura se observa que los vehículos de los flujos 1 y 2 inician desplazamiento o sea, hace 5 segundos terminó el verde del flujo 7 (aproximadamente a las 15:48:10) que es la hora de la toma anterior y si ese **flujo 7** tiene 21 segundos en verde como lo certificó la Secretaría de Movilidad, entonces la luz verde inició sobre las 15:47:49 (7 segundos después del accidente); lo que se ajusta a los tiempos que se dedujeron en la tabla No. 1.

CONCLUYENDO sin lugar a dudas que el señor Héctor Fabio Mora, cuando ocurre el accidente su semáforo todavía se encontraba en verde, y la causa eficiente del accidente es la imprudencia y temeridad de la propia víctima.

12. YERRO DEL JUZGADOR AL DAR COMO ACREDITADOS LOS REQUISITOS DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL CONFORME A LO DEMOSTRADO EN EL PROCESO.

El Señor Juez de primera instancia yerra al considerar la existencia del nexo de causalidad entre el hecho y el daño producido, que no debió dar por acreditado conforme a lo probado en el proceso.

Si como se indicó en el reparo anterior quedó plenamente demostrado que el motociclista flagrante y temerariamente faltó a su deber de cuidado obrando con culpa grave al haber ingresado a la intersección de la calle 13



con carrera 100 de la ciudad de Cali, mucho antes de que el semáforo se pusiera en verde, ello rompe necesariamente el nexo de causalidad entre el hecho y el daño producido, cual fue la lamentable muerte del señor JORGE E. AVILA CASTELLANOS.

Debe decirse que como ya lo tiene decantado la jurisprudencia cuando se presenta colisión de actividades peligrosas, es decir, en los eventos en que la víctima y el victimario se encontraban realizando acciones riesgosas al tiempo del suceso dañoso, las presunciones de culpa se mantienen a favor y en contra de los partícipes del suceso dañoso, de suerte que, al conservarse la presunción, el elemento subjetivo resulta indiscutible y, por ende, la responsabilidad se debe analizar en el exclusivo campo de la mayor influencia causal.

Por lo tanto, para establecer quién es el responsable en un específico evento, el análisis no debe gravitar sobre la culpa, sino que debe auscultar el devenir circunstancial de la contingencia, en orden a lograr esa tarea, por la exclusiva definición de la incidencia de cada partícipe en el hecho dañoso.

En este caso, bajo el análisis de los supuestos fácticos, según la pruebas arrojadas y recaudadas en la etapa respectiva, se logró evidenciar la ausencia de participación del demandado señor Hector Fabio Mora en el hecho dañoso, encontrándose por el contrario, configurada una causa extraña, la de la culpa exclusiva de la víctima, que conlleva al rompimiento del nexo causal entre dicho hecho (accidente de tránsito) y el daño sufrido (muerte del motociclista), que es uno de los elementos sine qua non puede declararse la responsabilidad pretendida en este asunto.

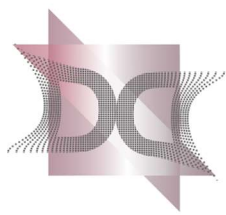
15

Se reitera entonces que habiendo el motociclista al ejercer su actividad peligrosa obrado en forma imprudente a tal punto de colocar en riesgo su propia integridad física, con la conducta temeraria desplegada de iniciar el cruce de la intersección cuando aún faltaba mucho tiempo para que el semáforo señalara la luz verde fue esto lo que finalmente le causó su muerte y con ello insistimos se rompió el requisito del nexo causal lo que impide la estructuración de la responsabilidad civil extracontractual en contra de los aquí demandados.

Lo anterior porque se probó fehacientemente el actuar imprudente de la víctima señor Jorge Enrique Avila pero no del conductor del masivo Héctor Fabio Mora.

13. EL A QUO DEBIÓ TASAR EN UN PORCENTAJE SUPERIOR LA REDUCCION DE LA INDEMNIZACIÓN POR HABER SIDO EL ACTUAR DE LA VICTIMA LA CAUSA DE MAYOR ENTIDAD PARA LA PRODUCCION DEL RESULTADO.

Según el Señor Juez de Primera instancia quedó probado la existencia de una concurrencia de culpas al haber aportado ambos conductores con su actuar imprudente a la producción del resultado, razón por la cual



estableció una reducción de la indemnización a pagar por los demandados en un 50%.

Si bien no estamos de acuerdo con esta conclusión a que llegó el Señor Juez de Primera Instancia sobre la existencia en el presente asunto de una concurrencia de culpas, debe decirse que de existir la misma y como lo ha manifestado la jurisprudencia esa liberalidad del Juez para el establecer el porcentaje de reducción de la indemnización no puede ser arbitrario y debe fundarse en el objetivo estudio de las pruebas:

*“(...) Dicha potestad que tiene el operador judicial (establecer el porcentaje de reducción de la indemnización), para la alta corporación judicial, no puede confundirse nunca con la arbitrariedad, ni siquiera con un amplio margen de liberalidad o subjetivismo, **toda vez que el mismo debe estar fundamentado en un objetivo examen de las pruebas que demuestren la participación de cada uno de los agentes y su incidencia en el desencadenamiento del daño.***

*Lo anterior quiere decir que la cuantificación deberá realizarse, además, en términos de prudencia y razonabilidad, a fin de establecer la equitativa proporción que corresponde a cada uno de los autores del hecho lesivo.”***Corte Suprema de Justicia Sala Civil, Sentencia SC-56742018 (20001310300420090019001), Dic. 18/18. M.P. ALVARO FERNANDO GARCIA**

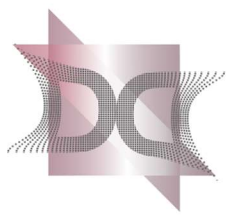
16

Como bien entonces lo señala la jurisprudencia antes citada, el Juzgador debe establecer la cuantificación de ese porcentaje en una EQUITATIVA proporción a cada uno de los autores del hecho y ello obviamente deberá ser en concordancia con el aporte que en mayor o menor grado cada uno de ellos realizó a la producción del resultado dañoso.

Descendiendo a nuestro caso debe concluirse ineludiblemente que de los dos conductores involucrados en los hechos si en verdad existió una concurrencia de culpas, fue el motociclista que con su actuar temerario y altamente imprudente contribuyó en mucho mayor grado que su contraparte a la producción del daño que no fue otro que su lamentable deceso.

Así las cosas, no se ciñe a la justicia o equidad que exige la jurisprudencia, que en el presente asunto se haya establecido por el señor Juez de primera instancia una reducción de la indemnización del 50% cuando la misma debió de ser de al menos un 70 u 80% teniendo en cuenta que de no haberse lanzado tan tempranamente el señor Avila a cruzar la intersección cuando su semáforo todavía se encontraba con luz roja jamás se hubiera producido el resultado que hoy se lamenta , pues además del cruce indebido también aceleró la velocidad de su máquina lo que incrementó las posibilidades de que se produjera la fatal colisión.

Finalmente debemos también hacer mención al principio de confianza que en materia de transito consiste en que los conductores pueden confiar en



que los demás seguirán o respetarán las normas, principio que se basa en la autorresponsabilidad y permite que los conductores se concentren en su propia conducción, y que no puede alegarse cuando se advierte que otros actores viales no se comportarán como se espera, sin embargo como se pudo demostrar en este caso no era posible que el señor Héctor Fabio Mora hubiera podido prever que Jorge Enrique Ávila realizaría semejante acción temeraria justo al momento de cruzar la intersección cuando el semáforo para el masivo se encontraba en luz verde.

En tal sentido de manera respetuosa, por lo anteriormente expuesto solcito al honorable Magistrado, una vez estudiados los argumentos expuestos por esta defensa, se revoque la decisión de primera instancia y en su lugar de declare la **CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA** y mi poderdante sea exonerada de toda Responsabilidad Civil y Extracontractualmente, como al pago de perjuicios de índole material e inmaterial, subsidiariamente en caso de no prosperar los presentes argumentos de los reparos a qui expuestos, solicito se declare UNA CONCURENENCIA DE CAUSAS y se tace la indemnización conforme a los porcentajes de incidencia de las actores involucrados en el accidente génesis de este proceso.

Del señor Magistrado,

17

Atentamente

MARTHA LILIANA DÍAZ ÁNGEL
C.C. No. 31.973.271
T.P. No. 83.694, del C.S.J.,