

Santiago de Cali, 12 de febrero de 2025.

Señor

JUEZ VEINTE ADMINISTRATIVO MIXTO DEL CIRCUITO JUDICIAL
Cali Valle

Asunto: Alegatos de Conclusión

REF: 76-001-33-33-020-2021-00121-00

Medio de Control : Reparación Directa

Demandante: Darling Julieth Balanta Caicedo y Otros

Demandado: Municipio de Santiago de Cali y EMCALI EICE ESP

HERNÁN ARTURO CIFUENTES BOLÍVAR, de generales de ley ya conocidos en autos, y en representación de la parte demandante; respetuosamente se dirige al señor juez, con el fin de presentar los condignos alegatos de conclusión dentro del proceso de la referencia, de conformidad con las siguientes

CONSIDERACIONES

Sea lo primero retomar lo señalado como situación fáctica en la demanda, en donde se dijo que el fallecimiento del señor HUGO FERNANDO BALANTA LOZANO, se produjo por el choque contra un poste que se encuentra mal ubicado y con falta de señalización y demarcación vial, sobre la Carrera 28 D con calle 93 esquina. Es de aclarar que, la víctima es quien golpea su cuerpo contra el poste, lo cual fue el resultado de la violenta colisión de la llanta delantera de la motocicleta que conducía con el separador.

De Acuerdo con el croquis y el IPAT (informe policial de accidente de tránsito), el accidente ocurrió en la carrera 28D con calle 93. Al emplear el geolocalizador de Google maps, el punto geográfico pertenece a las coordenadas (3°24'55"N 76°29'02"W), sobre la carrera 28D sentido occidente-oriente. En la imagen siguiente, con la estrella roja se señala la zona de colisión y se coloca la dirección y georeferenciación de ésta.



Imagen N°1. Carrera 28D calle 93, Coordenadas geográficas (3°24'55"N 76°29'02"W): La estrella roja señala la zona donde se presenta la colisión, la flecha verde indica la trayectoria de la motocicleta; (Imagen geolocalizador Google Maps).



Imagen N°2. Carrera 2228D con calle 93, Coordenadas geográficas (3°24'55"N 76°29'02"W). La flecha verde indica la trayectoria de la motocicleta y las estrellas rojas señalan los lugares de colisión; (Imagen Google julio-2019).

Se analiza a continuación, algunos puntos de la elaboración del IPAT por parte de la autoridad de tránsito que conoció del siniestro vial que se requiere resaltar para entregar a su señoría el convencimiento de que las imágenes extraídas desde el geolocalizador de Google maps, se encuentran en perfecta consonancia con lo descrito en el IPAT, veamos:

CLASE DE ACCIDENTE

En el IPAT se reporta como CLASE DE ACCIDENTE: CHOQUE, se señala el objeto fijo que fue atribuido por la autoridad de tránsito al muro, que se constituye en el separador, tal cual se muestra en la estrella roja del lado derecho de la imagen anterior, pero observemos lo que dice el IPAT:

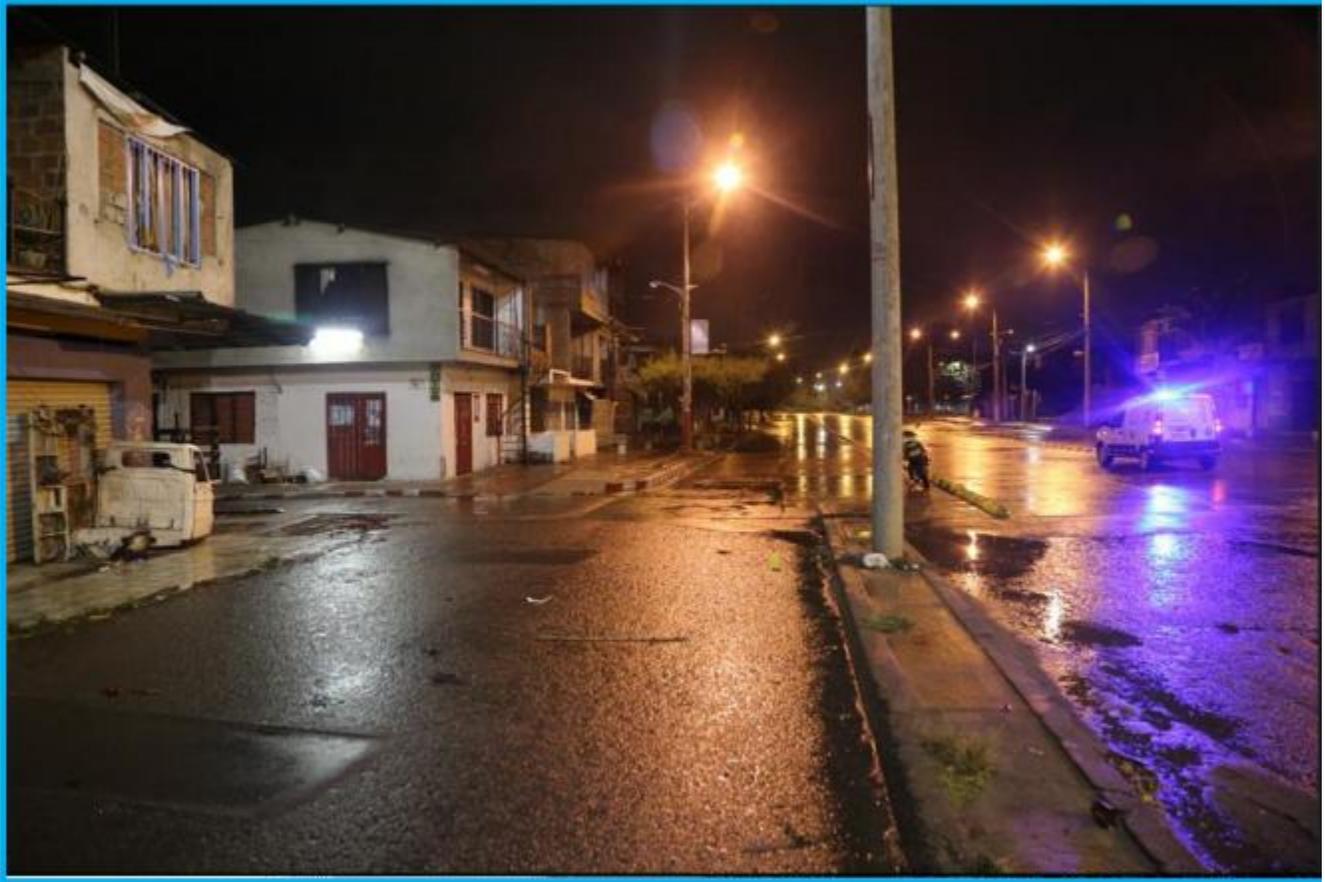
5. CLASE DE ACCIDENTE		5.1 CHOQUE CON		5.2 OBJETO FIJO	
CHOQUE <input checked="" type="checkbox"/>	CAÍDA OCUPANTE <input type="checkbox"/> 4	VEHÍCULO <input type="checkbox"/> 1	MURO <input checked="" type="checkbox"/>	SEMAFORO <input type="checkbox"/> 5	TARIMA CASETA <input type="checkbox"/> 9
ATROPELLO <input type="checkbox"/> 2	INCENDIO <input type="checkbox"/> 5	TREN <input type="checkbox"/> 2	POSTE <input type="checkbox"/> 2	INMUEBLE <input type="checkbox"/> 6	VEHICULO ESTACIONADO <input type="checkbox"/> 10
VOLCAMIENTO <input type="checkbox"/> 3	OTRO <input type="checkbox"/> 6	SEMOVIENTE <input type="checkbox"/> 3	ARBOL <input type="checkbox"/> 3	HIDRANTE <input type="checkbox"/> 7	OTRO <input type="checkbox"/> 11
		OBJETO FIJO <input checked="" type="checkbox"/>	BARANDA <input type="checkbox"/> 4	VALLA SEÑAL <input type="checkbox"/> 8	

Imagen N°3. Clase de accidente: Se reporta como clase de accidente CHOQUE con muro. El choque se produjo contra separador y poste. (Imagen IPAT)

CONDICIÓN CLIMÁTICA Y TEMPORALIDAD

El accidente se presenta en horas de la madrugada – 02:50 am- aproximadamente, la condición climática era lluviosa, como bien se muestra en las fotografías obrantes en el proceso penal y que fueron trasladadas a este asunto, incluso en la imagen 4 se observa la camioneta del CTI de la Fiscalía parqueada a un costado de la vía, con sus balizas encendidas, evidenciando así que es la fotografía perteneciente al momento exacto del accidente donde perdió la vida HUGO FERNANDO BALANTA:

Imagen No. 4.



DEMARCACIÓN VIAL Y SEÑALIZACIÓN EN EL LUGAR PARA LA FECHA DEL ACCIDENTE:

El análisis se realiza con base en las fotografías del archivo fotográfico que fueron tomadas por el agente de tránsito de placa No 254 que conoció del accidente y las imágenes del Street View de Google Maps.

Nótese señor juez que, el sentido vial sobre el que se encuentra instalado el poste y el separador pertenece a la carrera 28D, sobre ese eje vial conducía la víctima. Entonces, puede verse y concluirse fácilmente, sin necesidad de acudir a complejas situaciones probatorias (como el peritaje y el testimonio) que la carrera 28D sufre un cambio drástico y abrupto que fue decisivo en el accidente, pues también fácilmente se observa de la fotografía anterior que, ese lugar, ese día y hora del siniestro, no contaba con ninguna demarcación ni señalización vial.

Ahora vemos una fotografía del sitio del hecho, captada a plena luz del día:



Imagen N°5. Demarcación y señalización: Líneas tenues de sentido vial y de solo bus, ciclovía en andén; sin señalización para calzadas vehiculares, sin prevención de obstáculo (Imagen Google Maps julio de 2019)

Imagen No. 7.



La imagen 7 nos muestra la intersección carrera 28D calle 93: **En el CROQUIS** andenes y separador alineados, solo dos calzadas. **En la fotografía del lugar:** andenes no alineados, separador no alineado, tres calzadas. Trayectoria de la motocicleta con la flecha verde, y el punto de impacto y el poste claramente definido. (Imágenes: IPAT/ imagen Google Maps de enero de 2019).

A continuación, la imagen 8 muestra hasta donde llegó la rehabilitación de la carrera 28D, el cambio de concreto a asfalto y la desalineación de 1,7 metros entre separadores, incluso se observa la estrechez que afronta un vehículo luego de transitar sobre la calle que abrupta e intempestivamente se cierra por el separador:



Imagen N°8. Intersección carrera 28D calle 93: Se observa el lugar donde termino la rehabilitación de la carrera 28D en la intersección con la calle 93 de vía de concreto a asfalto (Imagen Google Maps de enero de 2019).

LA RESPONSABILIDAD ESTATAL POR LA FALLA DEL SERVICIO

A través de estas imágenes específicas, de plano general y de detalle, considera este profesional del derecho que es fácilmente perceptible e inteligible por su señoría, la construcción de una vía de manera no solo irresponsable, sino también grosera, retorcida y execrable, que raya con todos los límites de la lógica humana, pero sobre todo, con toda la normatividad que ha sido expedida al respecto.

No hace falta ser experto en construcción de vías, ni perito investigador de accidentes de tránsito, para concluir fácilmente que, esa construcción con la plantación de ese poste en el medio de una vía sin señalización ni demarcación vial, es la causa en potencia de accidentes de tránsito. En otras palabras, el poste de iluminación pública y el separador, sin señalización ni demarcación vial constituyen un peligro permanente para la comunidad que hace uso de ese tramo vial.

.- El deber de cuidado, manteniendo y señalización de la malla vial en el perímetro urbano.

En casos como el que ahora ocupa la atención de los intervinientes, el contenido obligacional a que se ha hecho referencia se encuentra establecido en el literal a) del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, el cual establece como principio fundamental que **“los usuarios puedan acceder a los sistemas de transporte a través del medio y modo que estos escojan, en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.”**

A su vez, el artículo 11, literal c) de la misma codificación, establece que **“el perímetro del transporte distrital y municipal comprende las áreas urbanas, suburbanas y rurales y los distritos territoriales indígenas de la respectiva jurisdicción.”**

Lo anterior, en concordancia con lo señalado por el artículo 17 ibidem, el cual indica que *“hace parte de la infraestructura distrital municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del municipio...”*

De otro lado, por mandato del artículo 3 de la Ley 769 de 2002, los alcaldes ejercen funciones de autoridad de transporte y el artículo 6°, literal C) de la misma normatividad establece que son organismos de tránsito *“Las secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana de su respectivo municipio y los corregimientos.”*

A su vez, el artículo 7° ídem ordena que las autoridades deben velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privada abierta al público, cumpliendo para tal fin funciones de carácter regulatorio y sancionatorio, orientando sus acciones a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías. De igual forma, el artículo 2° ibidem define como carretera la vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de **seguridad y comodidad.**

En este orden de ideas, existe para los municipios, el deber de brindar todas las condiciones de seguridad en la vía y en el evento en que incumplan con este imperativo, los perjuicios que se ocasionen como consecuencia de ello, deben ser resarcidos bajo el régimen de falla en el servicio, pues es evidente que se obró por fuera de la ley, desconociendo el mandato del artículo 6 de la Constitución. Sobre el particular, el Consejo de Estado ha indicado que *“el deber de la señalización que tiene la administración se erige como un principio para la materialización de la seguridad pública en la malla vial, pues este tiene como objetivo proporcionar carreteras en estado óptimo para ser utilizadas, ejerciendo control sobre las mismas y velando porque estas den cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que ordenan su señalización y advierten los peligros”¹.*

Responsabilidad extracontractual del Estado por mal estado de las vías.

El Consejo de Estado ha indicado que, normalmente el ejercicio del derecho de transitar por las vías, *“no tiene por qué implicar riesgos diferentes de los inherentes a fallas de la conducta humana, los cuales se pueden concebir como independientes de la tarea del Estado respecto del instrumento para realizarlo, que son las vías que legal o convencionalmente están bajo su responsabilidad, lo cual supone un empeño constante para mantenerlas en tal estado de buen funcionamiento, que ni la integridad ni la vida de los transeúntes corra peligro alguno derivado de imperfecciones, daños o desperfectos, carencia de medidas cautelares u otro hecho semejante; empero aclara que como los riesgos son inevitables, bien por el uso, por la acción del tiempo, o por hechos de la naturaleza, tal responsabilidad comprende la obligación de prevenir amplia y*

¹ Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia de octubre 4 de 2007. Exp: 16.058 y 21.112 acumulados. CP. Enrique Gil Botero.

claramente a los usuarios de los riesgos actuales y aún de impedir el tráfico cuando represente un peligro”² .

La Sección Tercera del Consejo de Estado en sentencia proferida el 22 de julio de 2009 dentro del expediente 16333, encontró responsabilidad de la administración por falla en el servicio, por esta misma causa, providencia en la que concluyó que:

“De acuerdo con las declaraciones rendidas en el proceso y las distintas pruebas documentales aportadas al mismo -informe del accidente de tránsito-, es preciso concluir que, sumado al deterioro y mal estado de la vía, la zona del accidente no contaba con señalización alguna que advirtiera la existencia de los huecos, situación que imposibilitó a la víctima cerciorarse de su existencia y, por tanto, evitar el peligro que significaban. De esta forma, considera la Sala que el INVIAS **incumplió su deber de velar por el mantenimiento y señalización de la carretera en que ocurrió el accidente**, pues, sumado al deterioro de la misma, **no ubicó las señales necesarias para prevenir a los usuarios y transeúntes sobre la existencia de los huecos en la vía**”.

Como viene de verse, en esa ocasión, el Consejo de Estado atribuyó responsabilidad al Estado por el incumplimiento del deber de señalización. Lo que para el presente asunto significa que, tanto la alcaldía de Cali junto a su Secretaría de Tránsito y Movilidad, debieron, y aún deben asumir, un comportamiento activo para proteger de forma efectiva la vida de los ciudadanos que transitan sobre la proterva carrera 28D a la altura de la intersección de la calle 93, bien instalando una señal que previniera a los conductores sobre el obstáculo en la vía constituido por el separador, tal como se verá más adelante, o bien adecuando la vía, debiendo alinear el separador con las tachas que conforman la división de la vía, de modo que tomaran las precauciones necesarias para transitar de manera segura.

Así mismo, en fallo del 29 de marzo de 2019 dentro del expediente 76001-23-31-000-2007-01048 (43123), el Consejo de Estado al analizar casos similares, precisó que el Estado debe responder por los accidentes que se causen por el mal cuidado y mantenimiento de las vías públicas, **así como por su falta de señalización**, siempre y cuando i) se compruebe el daño; ii) se infrinjan las normas cuyo acatamiento hubiera evitado la producción del hecho dañoso; y iii) exista un nexo de causalidad entre la actuación u omisión de la administración y los perjuicios ocasionados. Esto, en el entendido de que la responsabilidad patrimonial no es de carácter absoluto.

Habiendo hecho ese recuento legal y jurisprudencial, es preciso entregar a su señoría, un análisis de otra serie de imágenes del lugar del siniestro que demuestran la responsabilidad estatal, a partir del discernimiento lógico y legal que cada fotografía merece. Así, podemos ver a continuación la imagen de la carrera 28D con calle 93. Separador y poste dentro de la calzada derecha de la carrera 28D, sin pintura reflectiva de prevención ni señalización (Imagen Google Maps julio de 2019).

² Sentencia del 18 de julio de 2012, radicación número: 47001-23-31-000-1998-06044-01 (24160)

Imagen No. 9.



A continuación se muestra la fotografía de la carrera 28D calle 93. Finalización abrupta de separadores bifurcando la calzada occidente-orienté, y **dejando el separador como un obstáculo sobre la calzada.** (Imagen Google Maps enero-julio de 2019)



- **¿Cómo debería estar marcada la vía para dar aviso de la reducción del ancho del carril y de la existencia del separador con el que todo conductor se va a topar de frente?**

Su señoría, es algo tan elemental, como que toda persona que posee licencia de conducción lo sabe, y no es posible que, una alcaldía y las demás instituciones aquí demandadas, en tantos años no hayan corregido esta atrocidad vial, cuando menos, con señalización y demarcación, pues se sabe que una readecuación de la vía es imposible para el gasto del municipio de Cali:

SP-55A

INICIO DE SEPARADOR UN SENTIDO

2.3.3. Ubicación de las Señales Preventivas

Las señales preventivas deben ubicarse con la debida anticipación del sitio del riesgo a prevenir, de tal manera que los conductores tengan el tiempo de percepción-respuesta (TP-R) adecuado para percibir, identificar, tomar la decisión y ejecutar con seguridad la maniobra que la situación requiere. La distancia desde la señal preventiva al peligro que ésta advierte debe ser en función de la velocidad límite o la del percentil 85, de las características de la vía, de la complejidad de la maniobra a efectuar y del cambio de velocidad requerido para realizar la maniobra con seguridad.

Al analizar de manera minuciosa y responsable las fotografías de la escena tomadas por el agente de tránsito que conoció del caso, así como las imágenes de Google Maps de los meses enero-julio de 2019, se puede entender y determinar que no existía ninguna demarcación preventiva para indicarle a los conductores de la presencia de ese separador dentro de la calzada que la bifurcaba. Si no se iba a cerrar la brecha que fue lo que se debió hacer, se debió colocar una señal de inicio de separador, y la demarcación de bifurcación con **achurado y flechas direccionales**, tal como se observa en la siguiente imagen No. 10:



Normatividad relacionada con la demarcación y señalización.

Ley 769 de 2002. Código Nacional de Tránsito Terrestre.

ARTÍCULO 115. REGLAMENTACIÓN DE LAS SEÑALES. *“El Ministerio de Transporte diseñará y definirá las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características que estime conveniente. Estas señales serán de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional.*

PARÁGRAFO 1o. **Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito** que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.

PARÁGRAFO 2o. **En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta.** (Subrayado y cursiva propio)

Manual de señalización vial 2015

(1.4 AUTORIDAD LEGAL). Corresponde al Ministerio de Transporte, conforme a lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 1383 de 2010 que modificó el artículo 5 de la Ley 769 de 2002, reglamentar las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial. De otra parte, la Ley 769 de 2002 le fija al Ministerio de Transporte la responsabilidad de determinar los elementos y los dispositivos de señalización necesarios en las obras de construcción

(parágrafo del artículo 101), las señales, barreras, luces y demarcación en los pasos a nivel de las vías férreas (artículo 113) y la reglamentación del diseño y la definición de las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características que estime convenientes. **Estas señales serán de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional** (artículo 115).

(1.2 OBJETIVO). Este Manual tiene como objetivo ser una norma de aplicación nacional y guía técnica que ofrezca las herramientas necesarias a las autoridades de tránsito y a los profesionales de la ingeniería vial, para el uso correcto de los diferentes dispositivos de regulación del tránsito, para los diseños y la ejecución de los proyectos de señalización y para el mantenimiento de los dispositivos durante la operación de las vías. (Manual de señalización vial 2015).

(1.5 ÁMBITO DE APLICACIÓN). Los criterios técnicos y demás disposiciones del presente Manual son aplicables a todas las vías y espacios públicos, sean éstas de carácter urbano o rural, nacional, departamental, municipal o distrital (Manual de señalización vial 2015). En general, todas las vías deberían contar con las demarcaciones requeridas, según lo especificado en este capítulo, siendo obligatorias tanto en vías pavimentadas rurales como en urbanas.

(3.25. DEMARCACIÓN DE APROXIMACIÓN A OBSTRUCCIONES). **“Las obstrucciones dentro de la vía constituyen peligros que deben suprimirse siempre que sea posible. Cuando no se puedan eliminar, debe hacerse todo lo posible para advertir su presencia a los conductores de los vehículos. Para ello se deben demarcar líneas en el pavimento que indiquen la aproximación a la obstrucción, que complementen la señalización vertical pertinente. Un obstáculo puede estar ubicado de tal manera que todo el tránsito tiene que pasar por su derecha o por ambos lados.** (Subrayado y negrilla propio)

En el primer caso, la demarcación consiste en una línea inclinada continua de color amarillo, de 12 cm de ancho como mínimo, que se inicia a partir de la línea central a una distancia L anterior al obstáculo y con extremo en un punto localizado a una distancia comprendida entre 30 y 60 cm, lateralmente a la obstrucción, según se indica en los dos primeros casos de la Figura 3-62.

En el segundo caso, la demarcación se hará con líneas inclinadas continuas de color blanco de 12 cm de ancho como mínimo, con extremos sobre la línea central en puntos localizados a una distancia L , a uno y otro lado de la obstrucción y que pasen entre 30 y 60 cm del punto más cercano a éste, según se indicó en el tercer caso de la Figura 3-62.”

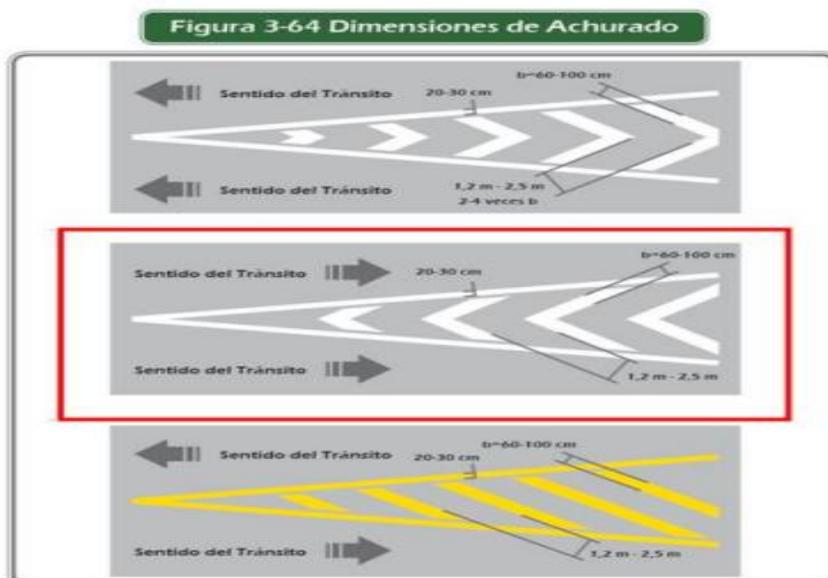


Imagen No. 11.

Decreto 798 de 11 de marzo de 2010.

Artículo 10. Estándares para el Carril. Se podrán adoptar los siguientes estándares para la planificación, diseño, construcción y/o adaptación de los carriles de las vías del perímetro urbano de los municipios o distritos:

- a.** En las vías urbanas los anchos de carriles sin transporte público colectivo tendrán una dimensión mínima de 3.00 metros.
- b.** En las vías urbanas los anchos de carriles con transporte público colectivo tendrán una dimensión mínima de 3.20 metros.
- c.** Cuando se planteen carriles de aceleración o desaceleración, la dimensión mínima de estos será de 3.00 metros. Tratándose de pasos urbanos la dimensión mínima será de 3.65 metros.
- d.** Cuando los carriles sean de uso mixto tendrán una dimensión mínima de 3.20 metros.
- e.** Cuando se contemple carril de estacionamiento paralelo a la vía, su ancho mínimo será de 2.50 metros. En los pasos urbanos no se permitirá carril de estacionamiento paralelo a la vía (Subrayado propio)

Ubicación del poste en el separador central

Ya se analizó que como resultado de la finalización de la rehabilitación de la carrera 28D, a la altura de la calle 93, el separador de tachas del sentido occidente-oriente no fue alineado con el separador de concreto ya existente ubicado después de la intersección, lo que ocasionó que el separador de concreto quedara al interior de la calzada del sentido occidente-oriente como se observa en las imágenes plasmadas a lo largo de este memorial y en la fijación fotográfica del agente de tránsito el día de los hechos.

Sobre el separador de concreto de ancho aproximado 0.9 metros, se colocaron postes de concreto para alumbrado público en el 2018 y uno de ellos, el poste No 2429125 fue instalado a 4.0 metros aproximadamente del inicio del separador y fue contra este que impactó el cuerpo del motociclista.

El reglamento técnico de iluminación y alumbrado RETILAP, es claro con relación a la ubicación de postes en separadores: **“Los postes deben ser instalados a una distancia del borde de la vía mínimo 60 cm, para el caso de requerirse o determinar que la mejor solución es instalar los postes en separadores centrales o separadores, estos no deben tener un ancho menor de 1.5 metros”**

(3.3.1.4. Localización de luminarias. 03_libro_3_RETiLAP)

3.3.1.4. Localización de luminarias

La localización de las luminarias en la vía está relacionada con su patrón de distribución, con el ancho de la vía, con los requerimientos lumínicos de la calzada, con la altura neta de montaje de las luminarias con respecto a la calzada, con el perfil de la vía, la proximidad a redes de AT, MT (en donde se deben cumplir las normas de distancias mínimas de seguridad establecidas en el RETIE y las zonas de servidumbres), líneas férreas, mobiliario urbano, etc. Se deben tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- 1) Los postes deben ser instalados a una distancia del borde de la vía mínimo 60cm, para el caso de requerirse o determinar que la mejor solución es instalar los postes en separadores centrales o separadores, estos no deben tener un ancho menor de 1,5 metros.
- 2) Aparte de estas consideraciones, la altura de montaje se relaciona con las facilidades para el mantenimiento y el costo de los apoyos. La interdistancia de los postes de alumbrado será la que resulte del estudio fotométrico de iluminación de la vía y primará sobre la distancia de ubicación de los elementos del mobiliario urbano (árboles, sillas, canecas para basura, bolardos, ciclo parqueos, etc.).

-INFORMACION SOBRE EL POSTE DONDE COLISIONÓ EL MOTOCICLISTA.

Imagen No. 12.



Como se puede observar en los datos del poste, este fue fabricado el 25-04-2018, suponiendo que fue instalado en esa misma fecha, llevaría a la fecha del accidente, aproximadamente 10 meses; es decir antes de marzo de 2018, el separador no tenía postes, para confirmarlo recurriremos al histórico del geolocalizador Google Maps Street View:

Imagen No. 13.



Desde por lo menos octubre de 2013, hasta aproximadamente abril del 2018, no había postes en el separador (Imágenes Street View de Google Maps). Por lo tanto, la demandada EMCALI tiene responsabilidad en el hecho, habida cuenta que instaló postes desconociendo la normatividad que regula ese proceder, poniendo en riesgo latente y permanente la vida y la integridad de los usuarios viales, que en este caso cobró la existencia de HUGO FERNANDO BALANTA.

RESOLUCIÓN 18131/09 REGLAMENTO TÉCNICO DE ILUNINACION Y ALUMBRADO PÚBLICO -RETI LAP-

“510.6.1 PRINCIPALES CONFIGURACIONES DE LOCALIZACIÓN DE PUNTOS DE ILUMINACIÓN (POSTES)

Conocidas las características de las vías y las propiedades fotométricas de las luminarias, el diseñador deberá aplicar la configuración que mejor resuelva los requerimientos de iluminación.

b) Central doble: (RESOLUCION No. 18 1331 DE AGOSTO 06 de 2009 Página 140 de 243) Continuación Anexo General Reglamento Técnico de Iluminación y Alumbrado Público –RETILAP.

Donde los carriles de circulación en una dirección y otra se encuentran separados por un pequeño separador que no debe ser menor de 1,5 m de ancho. *Se logra una buena economía en el proyecto si los postes comparten en el separador central a manera de dos disposiciones unilaterales. Esta manera de agrupar las luminarias se denomina central sencilla.” (Negrilla y subrayado propio).*

La relación de causalidad entre la falta de señalización vial y el daño ocasionado

La totalidad de los argumentos recreados con fotografías del lugar donde ocurrió el siniestro, permiten concluir que (i) esa noche del fatídico hecho llovía, lo cual resta visibilidad a todo el motociclista por el uso de la visera en el casco, sabemos que la pantalla se humedece y se vaporiza, tal como le ocurre al parabrisa de los vehículos (ii) no existía señalización ni demarcación vial sobre el separador en medio de la calzada, esto hubiese incrementado los niveles de alerta en la conducción del velocípedo al señor HUGO FERNANDO BALANTA (iii) se tiene demostrado que existe un cierre abrupto de la calzada entre el separador de concreto y el separador de tachas o plásticos amarillos y (iv) el poste fue instalado incumpliendo el reglamento técnico de iluminación y alumbrado público –RETILAP, por cuyo motivo, el cuerpo de la víctima colisionó con el poste, y fue generador de las graves lesiones que le quitaron la vida.

Lo anterior, sólo hace evidente el incumplimiento de la obligación de conservación e instalación de las señales. Y se concluye, entonces, que está demostrado el vínculo de causalidad existente entre la ausencia de señales preventivas en el eje vial de la carrera 28D con calle 93 y el accidente ocurrido, en el que resultó muerto HUGO FERNANDO BALANTA.

SOBRE EL RECONOCIMIENTO DE PERJUICIOS MORALES

Si bien en este caso no fue posible ofrecer los testimonios de los aquí demandantes, lo cierto de todo es que su parentesco y familiaridad se encuentra demostrada con los documentos legales que normalmente se utilizan para tal fin -tarifa legal-. En ese entendido, es posible que la judicatura acuda a la **aplicación de presunciones de parentesco** conforme a los criterios jurisprudenciales de las Altas Cortes, para el reconocimiento de los perjuicios morales según el dictado de la **arbitrio judicis**.

Al interior de la presente causa se tiene acreditada la legitimación de las víctimas del daño, la jurisprudencia tiene dicho que los perjuicios de índole moral y de daño a la vida de relación se reconocen a la víctima directa de la lesión como **a su núcleo familiar más cercano, esto es, cónyuge o compañero (a) permanente y los parientes hasta el 1º de consanguinidad, incluida la relación familiar biológica, la civil derivada de la adopción y aquellas denominadas "de crianza", en atención a las relaciones de solidaridad y afecto que se presumen entre ellos.**

Por lo expuesto, es pertinente y procedente solicitar a su señoría acceder a todas las pretensiones relacionadas en la demanda.

PETICIÓN ESPECIAL

Habida cuenta que no fue posible introducir al proceso el informe técnico del perito investigador en accidentes de tránsito, por fallas presentadas en la plataforma SAMAI, cuyo hecho se informó al despacho en la audiencia de pruebas y fue desestimado; muy respetuosamente solicito a su señoría que, acceda oficiosamente en esta etapa del proceso, a incorporar el informe técnico del perito investigador de accidentes de tránsito, con el fin de que construya una mejor convicción sobre la gravedad del hecho que aquí se debate y la responsabilidad que le cabe a las demandadas, pues dicho sea de paso, la causa del daño -separador y poste mal instalados- hoy por hoy persiste en idénticas circunstancias.

Imagen que demuestra el error del SAMAI luego de haber cargado el informe a ese aplicativo el día 05.DIC.24:

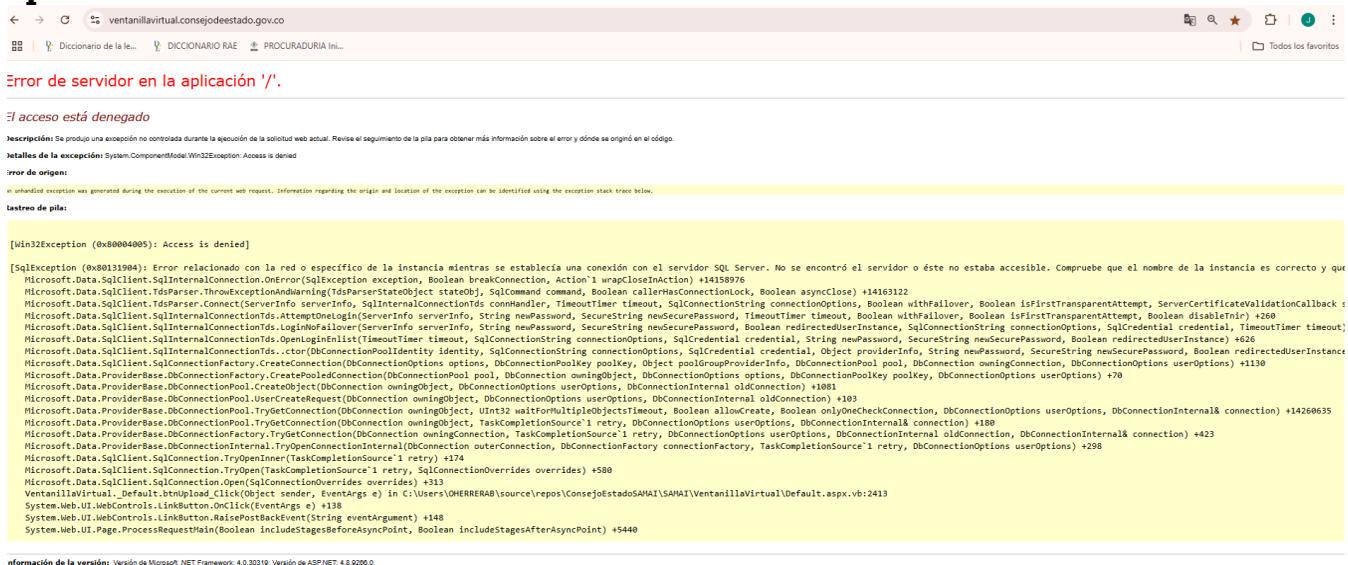


Imagen que demuestra que dentro del termino legal se le corrió traslado a las demandadas:

TRASLADO PRUEBA PERICIAL RAD. 76-001-33-33-020-2021-00121-00 -DARLING JULIETH BALANTA-

J **Juridica Ario** <juridica@ario.com.co>
para notificacionesjudiciales@cali.gov.co, notificaciones, movilidad@cali.gov.co

BUENA TARDE CORDIAL SALUDO

De manera respetuosa envío a ese despacho la prueba pericial de investiga

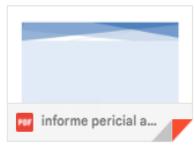
Cordialmente,



Apoederado **HERNÁN ARTURO CIEUENTES BOLÍVAR**
C.C. 16.288.730 de Cali Valle
T.P. 216871 del CSJ.

de: **Juridica Ario** <juridica@ario.com.co>
para: "notificacionesjudiciales@cali.gov.co" <notificacionesjudiciales@cali.gov.co>, notificaciones@emcali.com.co, "movilidad@cali.gov.co" <movilidad@cali.gov.co>
fecha: 5 dic 2024, 5:00 p.m.
asunto: TRASLADO PRUEBA PERICIAL RAD. 76-001-33-33-020-2021-00121-00 -DARLING JULIETH BALANTA-
enviado por: ario.com.co

Un archivo adjunto • Analizado por Gmail



Cordialmente se suscribe,



Apoederado **HERNÁN ARTURO CIEUENTES BOLÍVAR**
C.C. 16.288.730 de Cali Valle
T.P. 216871 del CSJ.