

Señor

**JUEZ CUARTO CIVIL DEL CIRCUITO DE BUCARAMANGA**

E. S. D.

**REF:** Demanda Verbal de Responsabilidad Civil Extracontractual propuesta por **ANDREÍNA CAROLINA MARTÍNEZ MORFALES y OTROS** contra **COTRASANGIL LTDA y OTROS**. Rad. 2018-00383-00.

**MANUEL ENRIQUE NIÑO GÓMEZ**, mayor de edad, domiciliado en San Gil, identificado con cédula de ciudadanía número 91.069.401 expedida en San Gil y portador de la tarjeta profesional número 64.907 concedida por el Consejo Superior de la Judicatura, actuando en mi calidad de apoderado de **COTRASANGIL LTDA**, dentro del proceso de la referencia, por medio del presente escrito, estando dentro del término legal me permito, **INTERPONER Y SUSTENTAR RECURSO DE REPOSICIÓN COMO PRINCIPAL y EN SUBSIDIO, RECURSO DE APELACIÓN**, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 318 y 320 del Código General del Proceso, en contra del interlocutorio de fecha 12 de agosto de 2020, proferida por su Despacho, mediante la cual su Despacho niego la citación del perito REYNELSON DELGADO GALEANO, para que asista a la Audiencia Inicial y de Instrucción y Juzgamiento, fijada por su Despacho para el día 20 de agosto de 2020 a las 9:00 a.m.; impugnación que procedo a hacer con base en las siguientes,

#### **CONSIDERACIONES Y RAZONES DE LA INCONFORMIDAD**

En el numeral 4º. del Interlocutorio adiado en 12 de agosto de 2020, su Despacho decidió: *"En virtud de lo informado por el INVÍAS, la cual fue puesta en conocimiento de las partes en el numeral 1º. de este proveído, no se hace necesario la citación del perito que presentó el dictamen allegado por los demandados COTRASANGIL LTDA y NÉSTOR JAVIER RUÍZ PINTO"*

Contrario a lo dispuesto en el auto atacado, considero respetuosamente, que la presencia del Perito, Ingeniero de Vías REY NELSON DELGADO GALEANO, en la audiencia programada, a efectos de que aclare su dictamen, es de cardinal importancia para conocer la **verdad verdadera**, en el asunto que ahora nos ocupa, y no quedarnos en una simple verdad procesal, la cual, además de injusta sería ilegal en un evento dado.

En efecto, señor Juez, si observamos la respuesta dada por el INVÍAS con fecha 06 de agosto de 2020, frente al requerimiento de su Despacho, es tajante en afirmar que.

*"...el sector conocido como el Ramal en el PR28+376 margen izquierdo en el sector de Aratocha, según lo **reportado por la administración vial está definido como urbano, en el esquema de ordenamiento territorial**..."* (resaltado y negritas fuera de texto).

Pero ocurre que esa respuesta contiene una afirmación equívoca, ya que el INVÍAS se basa para ello, a su vez, en la respuesta que le da a ella, el CONSORCIO CG TRONCAL CENTRAL, que con fecha 03 de agosto de 2020, afirma:

*"...1. SI LA CARRETERA INVOLUCRADA EN EL ACCIDENTE ESTA UBICADA LA ZONA RURAL O URBANA. Rta. **La consulta se recomienda sea llevada a la oficina asesora de planeación y obras públicas**, donde el sector conocido como el Ramal está definido como urbano, en el esquema de ordenamiento territorial..."*

Respuesta anterior igual de equívoca a la primera, ya que en primer término afirma, que para responder si la zona del accidente es urbana o rural, **"se recomienda sea llevada a la oficina asesora de planeación y obras públicas"** para a renglón seguido, afirmar que **"donde el sector conocido como el Ramal está definido como urbano, en el esquema de ordenamiento territorial..."**

En conclusión, INVÍAS afirma en su respuesta al Juzgado, que el sector del Ramal, **según lo reportado por la administración vial** (léase CONSORCIO CG TRONCAL CENTRAL), está definido como urbano, en el esquema de ordenamiento territorial; a su vez, el CONSORCIO CG TRONCAL CENTRAL, afirma en su respuesta a INVÍAS, que la consulta **se recomienda sea llevada a la oficina asesora de planeación y obras públicas, donde el sector conocido como el Ramal está definido como urbano.**

Si leemos detenidamente e interpretamos la literalidad de las dos respuestas relacionadas, es de *sindéresis* concluir, que ni el INVÍAS, ni el CONSORCIO CG TRONCAL CENTRAL, consultaron de manera directa el esquema de ordenamiento territorial del municipio de Aratoca, sino que presumieron irresponsablemente que el sitio del accidente es zona urbana, lo cual es determinante para establecer la responsabilidad del accidente que ahora ocupa nuestra atención, pues de haberlo hecho, la respuesta sería la contraria, esto es, que el sitio del accidente, **es zona rural**, tal y como lo determinó el perito REY NELSON DELGADO GALEANO, **quien sí consultó el Esquema de Ordenamiento Territorial** del municipio de Aratoca, para efectos de emitir su dictamen.

Así las cosas, consideramos que se debe revocar parcialmente el proveído impugnado, en lo atinente, a que se consideró como no necesaria la presencia del perito mencionado, en la Audiencia Inicial y de Instrucción y Juzgamiento.

Solo citando al perito a la audiencia, para que explique su pericia en el sentido de que concluye que el accidente ocurrió en zona rural, se despejará la duda planteada y surgirá la verdad verdadera de la forma en que ocurrieron los hechos materia de la presente litis.

Pues si se despeja la verdad y se concluye que el accidente ocurrió en zona rural, pues evidentemente cambia las velocidades permitidas, y muy seguramente cambiará el señalamiento del responsable del mismo.

## PRUEBAS

Solicito al señor Juez, se Oficie a la Oficina Asesora de Planeación y Obras Públicas del municipio de Aratoca, para que **certifique**, si el sitio exacto del accidente, aparece como zona rural y/o urbana. Lo anterior, por cuanto, es la entidad territorial, la única autoridad competente para establecer su Esquema de Ordenamiento Territorial; ruego en consecuencia al señor Juez, se disponga solicitar tal certificación al siguiente correo electrónico: [contactenos@aratoca-santander.gov.co](mailto:contactenos@aratoca-santander.gov.co)

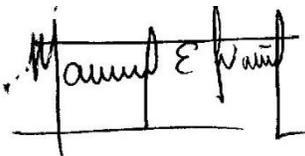
De las anteriores disquisiciones, se colige la procedencia de la siguiente,

## PETICIÓN

Solicito muy respetuosamente, al señor Juez, disponga REPONER PARCIALMENTE el auto de fecha 12 de agosto de 2020, y en consecuencia se ordene la citación del perito REY NELSON DELGADO GALEANO, para que comparezca a la audiencia citada y sustente y aclare su pericia en los términos referidos en el presente escrito de impugnación.

De manera subsidiaria, y en el evento de que su Despacho considere que no debe reponer el interlocutorio de la forma peticionada, solicito muy respetuosamente, que de manera subsidiaria se conceda y se de trámite al RECURSO DE APELACIÓN, ante su superior jerárquico.

Sin otro particular, del señor Juez, con mi acostumbrado respeto, atentamente,



**MANUEL ENRIQUE NIÑO GÓMEZ**

C.C. 91.069.401 de San Gil

T.P. 64.907 del C.S. de la J.

E mail [maenigo@hotmail.com](mailto:maenigo@hotmail.com)

Señor

**JUEZ CUARTO CIVIL DEL CIRCUITO DE BUCARAMANGA**

E. S. D.

**REF:** Demanda Verbal de Responsabilidad Civil Extracontractual propuesta por **ANDREÍNA CAROLNA MARTÍNEZ MORFALES y OTROS** contra **COTRASANGIL LTDA y OTROS**. Rad. 2018-00383-00. **Adición a Recursos de Reposición y Apelación.**

**MANUEL ENRIQUE NIÑO GÓMEZ**, mayor de edad, domiciliado en San Gil, identificado con cédula de ciudadanía número 91.069.401 expedida en San Gil y portador de la tarjeta profesional número 64.907 concedida por el Consejo Superior de la Judicatura, actuando en mi calidad de apoderado de **COTRASANGIL LTDA**, dentro del proceso de la referencia, estando dentro del término y oportunidad legal, por medio del presente escrito, me permito, **ADICIONAR LOS RECURSOS DE REPOSICIÓN COMO PRINCIPAL y EN SUBSIDIO, RECURSO DE APELACIÓN**, interpuestos por el suscrito apoderado, el pasado 14 de agosto de 2020, en contra del interlocutorio de fecha 12 de agosto de 2020, proferida por su Despacho, mediante la cual su Despacho niego la citación del perito REYNELSON DELGADO GALEANO, para que asista a la Audiencia Inicial y de Instrucción y Juzgamiento, fijada por su Despacho para el día 20 de agosto de 2020 a las 9;00 a.m.; impugnación que procedo a hacer con base en las siguientes,

### **CONSIDERACIONES Y RAZONES DE LA ADICIÓN A LOS RECURSOS YA INTERPUESTOS Y SUSTENTADOS**

Además de los argumentos ya expuestos en el escrito de interposición de los recursos de reposición como principal y en subsidio apelación, debo **ADICIONAR** tales argumentos en los siguientes términos:

Analizada una vez más, la respuesta otorgada por el INVÍAS al requerimiento del Despacho, ella concluye de manera contraria a la realidad, que el sitio del accidente

es zona urbana, cuando la verdad de los hechos, es que el sitio exacto del accidente, es **zona rural**, como lo ha reiterado de manera tajante y con argumentos profesionales, el perito REY NELSON DELGADO GALEANO, que ante solicitud del suscrito apoderado, el pasado sábado 15 de agosto de 2020, se dirigió al lugar del accidente, verificó nuevamente las coordenadas del lugar, hizo tres (03) videos explicativos de su argumentación, para mayor ilustración procesal y para reiterar el equívoco del INVÍAS en la certificación entregada al Despacho.

Por la anterior, razón, y en aras de la verdad verdadera, muy respetuosamente, insisto al Despacho, para que en Audiencia se cite al perito REY NELSON DELGADO GALEANO, para que sustente su pericia con garantía del derecho de contradicción de las partes y se pueda efectuar un análisis ponderado de la prueba aportada con la demanda.

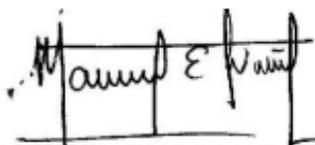
En aras de llenar de razones la presente petición para que se revoque el proveído impugnado, me permito presentar los siguientes,

### **ANEXOS**

1. Documento denominado "Complementación dictamen accidente de tránsito Proceso Rad. 2018-00383-00, de fecha 18 de agosto de 2018, firmado por el Ingeniero de Vías REY NELSON DELGADO GALEANO (08 fls)
2. Cuatro (04) videos efectuados por el mencionado perito, el pasado sábado 15 de agosto de 2020 en el sitio del accidente.
3. Un (01) plano del perímetro urbano de Aratoca.

De esta manera, he adicionado los recursos de reposición y en subsidio apelación interpuestos con anterioridad, reiterando nuestra respetuosa solicitud de que se cite al auxiliar de la justicia REY NELSON DELGADO GALEANO, para que en audiencia sustente su peritazgo.

Sin otro particular, del señor Juez, con mi acostumbrado respeto, atentamente,



**MANUEL ENRIQUE NIÑO GÓMEZ**

C.C. 91.069.401 de San Gil

T.P. 64.907 del C.S. de la J.

E mail [maenigo@hotmail.com](mailto:maenigo@hotmail.com)

Aratoca, 18 de agosto de 2020

SEÑOR:

**MANUEL ENRIQUE NIÑO GOMEZ**

San Gil – Santander

**Ref:** Complementación dictamen accidente de tránsito Proceso Rad. 2018-00383-00

Respetado Doctor

Por medio del presente y de acuerdo a su petición me permito realizar algunas aclaraciones respecto de la respuesta dada por el señor EDGAR JESÚS ROJAS RAMIREZ Director Territorial Santandere del Instituto Nacional de Vías de fecha 06 de agosto de 2020, para lo cual me permitiré realizar las observaciones pertinentes de cada una de las respuestas dadas por dicho funcionario:

**1. SI LA CARRETERA INVOLUCRADA EN EL ACCIDENTE ESTA UBICADA LA ZONA RURAL O URBANA.**

**EL INVIAS RESPONDE:** El sector conocido como el Ramal en el PR28+376 margen izquierdo en el sector de Aratoca, según lo reportado por la administración vial está definido como urbano, en el esquema de ordenamiento territorial.

**ACLARACIÓN DEL PERITO REY NELSON DELGADO GALEANO:** Es totalmente cierto que el sector conocido como el Ramal es urbano, y así reza en el plano del perímetro urbano de Aratoca, lo que no es cierto es que el PR28+376 corresponda a dicho sitio (EL RAMAL), el cual se haya ubicado aproximadamente en el PR28+070, es decir aproximadamente 300 metros antes del sitio de ocurrencia del accidente.

Por lo anterior como ya lo manifesté el sitio conocido como EL RAMAL si corresponde a zona urbana, pero el PR28+376, ya es zona rural, según se puede verificar en el plano anexo del perímetro urbano de Aratoca, establecido en el Esquema de Ordenamiento Territorial (EOT). Es decir, el accidente ocurrió 300 metros aproximadamente antes del ramal de Aratoca en el sentido Bucaramanga – San Gil, sentido de circulación del automotor.



Foto No. 1. Poste de Referencia PR 28 + 000, ubicado aproximadamente 70 antes de El RAMAL de acceso a Aratoqa, costado izquierdo.

Ver videos anexos VID-20200815-WA0054 y VID-20200815-WA0056

**2. CUAL ES LA VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA EN EL LUGAR DEL ACCIDENTE.**

**EL INVIAS RESPONDE:** La velocidad máxima son 30km/hora según la señalización (Ver informe CCGTC-INT-F4-127-2020).

**ACLARACIÓN DEL PERITO REY NELSON DELGADO GALEANO:** Como ya se señaló anteriormente en el punto anterior el sector conocido como EL RAMAL, efectivamente corresponde a una zona urbana y está plenamente señalizada la vía nacional con señales de restricción de velocidad al estar instaladas las señales reglamentarias SR30, y señales SP 47 que corresponde a zona escolar, como perfectamente se puede evidenciar en los videos anexos, pero es antes de llegar al sitio denominado EL RAMAL.

Pero en el sentido de circulación Bucaramanga – San Gil, sentido de circulación del vehículo tipo BUS antes de llegar al sitio de ocurrencia del accidente no existe señalización alguna de restricción de velocidad, como se puede apreciar en los videos anexos VID-20200815-WA0052 y VID-20200815-WA0055. Dicha restricción solo existe después del sitio de ocurrencia del accidente, antes del llegar al RAMAL, señales ubicadas a 250 metros adelante del sitio de ocurrencia del accidente.

**3. SI EXISTEN RESTRICCIONES DE VELOCIDAD Y/O SEÑALES PREVENTIVAS QUE INDIQUE QUE ES UNA ZONA ESCOLAR, RESIDENCIAL, RECREATIVA Y DE ALTO FLUJO DE NIÑOS Y NIÑAS:**

**EL INVIAS RESPONDE:** Si, tal como se evidencia en el inventario de ese año realizado por la CONCESIÓN VIAL, Ver archivo adjunto CCGTC-INT-F4-127-2020.

**ACLARACIÓN DEL PERITO REY NELSON DELGADO GALEANO:** Al observar la respuesta dada por el señor ROBINSON ROMAN SUAREZ Ing. Res. INTERVENTORIA - AMVG4 - F4 CONSORCIO CG TRONCAL CENTRAL y el registro fotográfico se puede evidenciar que las señales de tránsito se enfocan directamente al RAMAL de acceso a la población de Aratoqa y efectivamente si existe dicha señalización. Pero olvida de lado cual es la señalización en el sitio de ocurrencia del

accidente y antes de dicho sitio en el sentido de circulación del vehículo, que como se puede evidenciar en los videos adjuntos, no existe ninguna señal de restricción de velocidad. Por lo cual es errada la respuesta tanto de INVIAS, como del Consorcio CG TRONCAL CENTRAL, porque la pregunta era muy clara y precisa "LUGAR DEL ACCIDENTE", y como ellos mismos estipulan en la respuesta se dejó muy claro que dichas señales están después del sitio de ocurrencia del accidente:

## INVENTARIO 2017

• 28+130	DEK	SP470
• 28+14.	I20	SP470

Para sustentar lo anterior es necesario traer a colación algunos conceptos básicos de las señales de tránsito:

### MANUAL DE SEÑALIZACIÓN

Dispositivos para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia

Bogotá D.C., mayo de 2004

### CAPÍTULO 1

### ASPECTOS GENERALES DE LA SEÑALIZACIÓN VIAL

#### 1.1 INTRODUCCIÓN

... En este "Manual de Señalización" se establecen las especificaciones para el diseño, ubicación y aplicación de los dispositivos para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas; la decisión de utilizar un dispositivo en particular, en una localización determinada, debe basarse en un estudio de ingeniería identificado como proyecto de señalización o de semaforización, según sea el caso, en donde tiene relevante importancia el juicio del ingeniero que lo elabora.

#### 1.2 CONTENIDO DEL MANUAL

Capítulo 2 - Señalización vertical: Contiene la clasificación y definiciones de las señales verticales, especificaciones a tener en cuenta para su diseño tales como tamaño, forma, color, ubicación, etc. Para el diseño de textos en señales informativas se indica el procedimiento a seguir y los tipos de alfabetos a utilizar; igualmente se indica la secuencia a tener en cuenta para la ubicación de las señales en las intersecciones.

#### 1.5 AUTORIDAD LEGAL

Corresponde al Ministerio de Transporte, conforme a lo dispuesto en el artículo 5º de la Ley 769 de 2002 reglamentar las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial. La misma norma 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 (artículo 115). La aplicación y el cumplimiento de las reglamentaciones establecidas por el Ministerio de Transporte, será responsabilidad de cada uno de los organismos de

tránsito en su respectiva jurisdicción (artículo 5° de la Ley 769 de 2002). “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 del tránsito, que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.” (Ley 769/02, artículo 115, parágrafo 1°).

## 1.6 GENERALIDADES DE LOS DISPOSITIVOS PARA LA REGULACIÓN DEL TRANSITO

### 1.6.1 Función

**Es función de los dispositivos para la regulación del tránsito indicar a los usuarios las precauciones que debe tener en cuenta, las limitaciones que gobiernan el tramo de circulación y las informaciones estrictamente necesarias, dadas las condiciones específicas de la vía.** La velocidad en las vías modernas, al mismo tiempo que el continuo crecimiento del volumen de vehículos que circulan por ellas, son factores que sumados al acelerado cambio en la forma de vida, **crean situaciones conflictivas en determinados tramos de las vías, en las cuales es preciso prevenir, reglamentar e informar a los usuarios, por intermedio de las señales de tránsito, sobre la manera correcta de circular** con el fin de aumentar la eficiencia, la seguridad y la comodidad de las vías, así como proporcionar una circulación más ágil. Éstas deben ser de fácil interpretación, suministrando a los conductores y peatones los mensajes claves, sin ambigüedades.

### 1.6.3 Uso

Con el fin de garantizar la efectividad de los dispositivos para el control del tránsito, es de relevante importancia elaborar siempre un estudio minucioso que permita establecer el mejor uso y ubicación de las señales evitando inconvenientes por su mala utilización, además de facilitar la comprensión de las señales y el acatamiento por parte de los usuarios.

## CAPÍTULO 2

### SEÑALES VERTICALES

## 2.1 GENERALIDADES

### 2.1.1 Función y clasificación

Las señales verticales son placas fijadas en postes o estructuras instaladas sobre la vía o adyacentes a ella, que mediante símbolos o leyendas determinadas cumplen la función de prevenir a los usuarios sobre la existencia de peligros y su naturaleza, reglamentar las prohibiciones o restricciones respecto del uso de las vías, así como brindar la información necesaria para guiar a los usuarios de las mismas. De acuerdo con la función que cumplen, las señales verticales se clasifican en:

- \* Señales preventivas
- \* Señales reglamentarias

\* Señales informativas

## 2.1.4 Requisitos que deben cumplir las señales

### 2.1.4.2 Visibilidad

Las señales que se instalen deberán ser legibles para los usuarios y **SU ubicación debe ser acorde con lo establecido en este manual, para permitir una pronta y adecuada reacción del conductor aún cuando éste se acerque a la señal a alta velocidad.** Esto implica que los dispositivos cuenten con buena visibilidad, tamaño de letras adecuado, leyenda corta, símbolos y formas acordes con lo especificado en este Manual. Las señales preventivas, reglamentarias e informativas deberán elaborarse con material retrorreflectante Tipo I o de características superiores, que cumpla con las coordenadas cromáticas en términos del Sistema Colorimétrico Standard y las demás especificaciones fijadas en la norma técnica colombiana NTC 4739. Las entidades contratantes deberán exigir a los fabricantes de señales las certificaciones de cumplimiento de dicha norma, la cual deberá ser expedida por el proveedor de dicho material.

### 2.1.4.3 Colocación de las señales

**NOTA:** NEGRILLA Y RESALTADO DEL AUTOR

#### b) Ubicación longitudinal

En la sección correspondiente a cada una de las clases de señales verticales, se definen los criterios para la colocación de éstas a lo largo de la vía. En condiciones especiales, en donde no exista la distancia suficiente que permita colocar dos señales verticales individuales separadas, se podrán adosar dos tableros de señales verticales en un solo poste. En este caso, la distancia mínima será el equivalente, en metros (m), a la velocidad de operación de la vía en kilómetros por hora (km/h), por ejemplo: distancia (m) 30 Velocidad de operación (km/h) 30, distancia (m) 80 Velocidad de operación (km/h) 80.

Tabla 2.1 Distancia mínima para la colocación de señales dobles, con base en la velocidad de operación de la vía

Velocidad de operación de la vía en Km/h	Distancia mínima para la colocación de señales dobles, en m
30	30
40	40
50	50
60	60
80	80

## 2.2. SEÑALES PREVENTIVAS

### 2.2.1. Objeto

Llamadas también de prevención, tienen por objeto advertir al usuario de la vía la existencia de una condición peligrosa y la naturaleza de ésta. Se identifican con el código SP.

#### 2.2.4. Ubicación

**Deberán ser colocadas antes del riesgo a prevenir.** En vías arteriales urbanas, o de jerarquía inferior, se ubicarán a una distancia que podrá variar entre 60 y 80 m. Para el caso de vías rurales, o urbanas de jerarquía superior a las arterias, las señales preventivas se colocarán de acuerdo con la velocidad de operación del sector, así:

**NOTA:** NEGRILLA Y RESALTADO DEL AUTOR

para el sector, así:

Tabla 2.4

Distancias para la ubicación de las señales preventivas en vías rurales o en vías urbanas de jerarquía superior a las arterias

Velocidad de operación (Km/h)	Distancia (m)
40	50
60	90
80	120
100	150
Más de 100	No menos de 250

### 2.3. SEÑALES REGLAMENTARIAS

#### 2.3.1. Objeto

Las señales reglamentarias o de reglamentación tienen por objeto indicar a los usuarios de la vía las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso. Estas señales se identifican con el código SR. Su violación acarrea las sanciones previstas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

#### 2.3.4. Ubicación

Las señales reglamentarias **se ubicarán en el sitio mismo a partir del cual empieza a aplicarse la reglamentación o prohibición descrita en la señal.**

**NOTA:** NEGRILLA Y RESALTADO DEL AUTOR

### Conclusiones.

Se puede evidenciar que existe una imprecisión por parte del Funcionario de INVIAS apoyado en un informe errado del funcionario del CONSORCIO CG TRONCAL CENTRAL, al no tener en cuenta los siguientes aspectos:

1. El kilometraje de la vía 45A07, inicia desde la ciudad de San Gil hacia la ciudad de Bucaramanga, es decir, el K28 queda antes de llegar al sitio denominado EL RAMAL (ramal de acceso principal a Aratocha), dicho sitio corresponde aproximadamente al PR 28 + 070, es decir, a más de 250 metros de ocurrencia del

sitio del accidente. Por lo cual, el concepto emitido por el funcionario del INVIAS no obedece a la realidad del sector de estudio del accidente de tránsito.

2. Es cierto que para el sitio denominado EL RAMAL existen señales reglamentarias y preventivas que restringen la velocidad de tránsito a 30 KPH (kilómetros/Hora). Pero este sector o tramo de vía no es el sitio de ocurrencia del accidente. Pero no puede ser tenida en cuenta porque dichas señales están en un tramo de vía 250 metros adelante del lugar del accidente de tránsito.
3. La señalización mostrada y que sirve de sustento para dar respuesta por parte del funcionario de INVIAS al juzgado, corresponde a señales de tránsito ubicadas 250 después del sitio de ocurrencia del accidente, como se puede evidenciar en el plano de localización del plano que presente en el dictamen pericial, y que se corrobora en la Imagen 1. Sector de la solicitud. (fuente: oficio del CONSORCIO CG TRONCAL CENTRAL). Teniendo en cuenta que el vehículo venía circulando en el sentido Bucaramanga – San Gil. Es decir, el funcionario del CONSORCIO debió mostrar las señales de tránsito más adelante del sitio de ocurrencia del accidente. Es decir, por lo menos del PR29 + 000 al PR28 + 000, que es el sentido circulación del BUS, dentro de la cual no existe ningún tipo de restricción de velocidad, partiendo del hecho de que la ubicación de las señales de tránsito se realizan para prevenir (en el caso de peatones en la vía, o zona escolar) y de reglamentar la velocidad máxima permitida de circulación por dicho sector (en el caso de señales SR30).
4. Es tanta la ligereza a la hora de señalar que es una zona urbana, por parte del funcionario de INVIAS, que no anexa el soporte respectivo (plano del perímetro urbano de Aratoca), ni mucho menos verificó las señales de tránsito antes del sitio de ocurrencia del accidente de tránsito, y además desconoció de plano que los mismos agentes de tránsito que realizaron el croquis, que son funcionarios que se la pasan realizando estos procedimientos y conocen del sector (personal experimentado) y manifestaron en forma expresa en el INFORME DE ACCIDENTE DE TRANSITO No. 000523963: AREA: NACIONAL. SEÑALES VERTICALES SP08, SP07.
5. Es de señalar que las señales de tránsito son única y exclusivamente para tenerlas en cuenta en los tramos o sectores donde se hallan ubicados y no para toda la vía, y estas deben estar ubicadas antes del sector para que cumplan con su razón reglamentaria. Y la única señal de tránsito que se puede decir que existe entre Bucaramanga – Aratoca y que se aplica en todo el sector es la de prohibición de adelantar y que corresponde a la línea doble continua, pero es una señal de piso (demarcación), que de por sí es ilógica debido a que es un tramo de vía nacional de más 65 kilómetros de longitud, pero como es normado, es de obligatorio cumplimiento. Pero al menos un kilómetro antes del sitio de ocurrencia del accidente, no existe señal vertical que restrinja o prohíba lo que señala el Código Nacional de Tránsito Ley 769/2002, modificado por la Ley 1383 de 2010.
6. Condicionar a un conductor a cumplir señales de tránsito inexistentes, o ubicadas después del sitio de ocurrencia de un accidente de tránsito donde ocurrió un siniestro, es bajo todo punto de vista arbitrario y alejado de las normas que nos gobiernan (Código Nacional de Tránsito Ley 769/2002, modificado por la Ley 1383/2010), porque hasta donde se puede observar la norma es muy clara en señalar que en vías rurales la velocidad máxima

permitida es de 80 KPH , a menos que exista restricción de velocidad y al menos un kilómetro antes del sitio de ocurrencia del accidente no existe señal de tránsito que restrinja la velocidad.

7. En el evento de que no sea suficiente los videos y pruebas aportadas, sería conveniente que se realizase una inspección al lugar del accidente y al menos un kilómetro antes del sitio de ocurrencia del accidente, pero en el sentido de circulación del vehículo involucrado, y que en ella participen los funcionarios de INVIAS y del CONSORCIO CG TRONCAL CENTRAL, para que en el terreno cada cual le muestre al señor Juez quien tiene la razón sobre los conceptos señalados por cada una de las partes.

Se anexan:

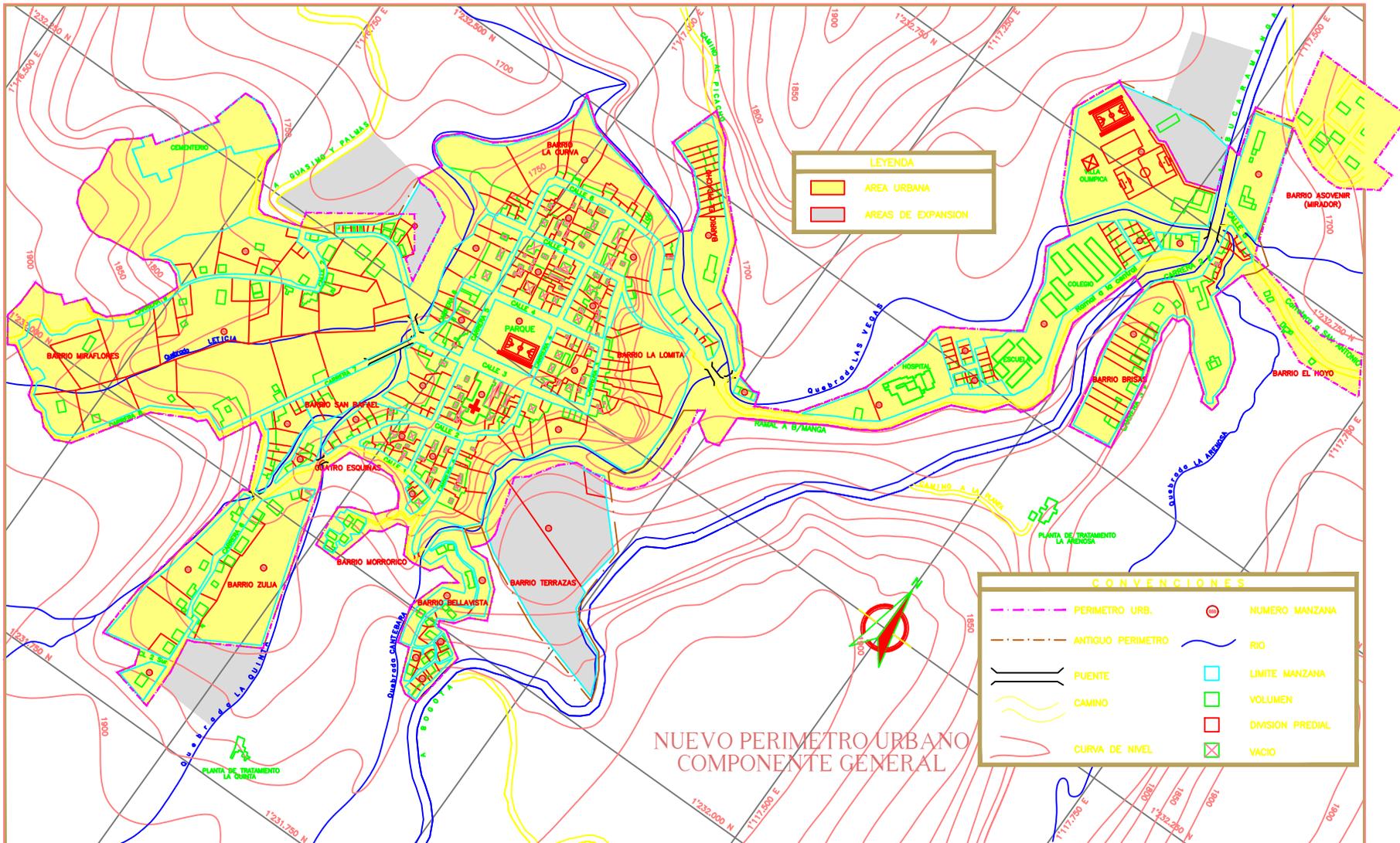
- Cuatro Videos
- Plano Perímetro Urbano de Aratoca.

**REY NELSON DELGADO GALEANO**  
CC No. 91.072.442 de San Gil

REY NELSON DELGADO GALEANO  
INGENIERO EN TRANSPORTES Y VÍAS  
UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA Y TECNOLÓGICA DE COLOMBIA  
UPTC



Estudios en Transito y Transporte, Consultorías, Obras Civiles, Peritazgos Y Avalúos  
DIRECCIÓN: Carrera 6 No. 8 – 09 Barrio Fátima, San Gil  
TELÉFONO: 311 296 1910 – EMAIL: reynelson.delgado@gmail.com



NUEVO PERIMETRO URBANO  
COMPONENTE GENERAL

PROYECTO:  
 ESQUEMA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL  
  
 MUNICIPIO DE ARATOCA

DIRECTOR DEL PROYECTO:  
 ARQUITECTO:  
**FERNANDO A. SANDOVAL M.**  
REG. No. 88700-88005 DE 87028  
 ARQUITECTO COLABORADOR:  
**LIZ AMPARO VALDERRAMA,**  
REG. No. 88700-88005 DE 87028

CONTENIDO:  
**NUEVO PERIMETRO URBANO**  
 ETAPA:  
 FORMULACION

INTERVENOR:  
 SECRETARIA PLANEACION OPTAL.  
REG. No. 88700-88005 DE 87028  
 WALTER MANRIQUE  
 FUENTES:  
 I.G.A.C.  
 AEROFOTOGRAFIA,  
 CARTAS CATASTRALES,  
 PLANO GENERAL.

DIGITALIZADO:  
 JOSE ANTONIO GONZALEZ, JUNIOR  
REG. No. 88700-88005 DE 87028  
 FECHA:  
 MARZO DE 1.998  
 NOMBRE DE ARCHIVO:  
 NUEVO-PER .DWG

ESCALA:	1 : 2.000
FECHA:	MARZO DE 1.998
NOMBRE DE ARCHIVO:	NUEVO-PER .DWG

LIBR	1
SR	6