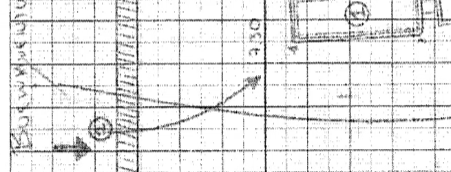
**TESTIMONIO OSCAR CABRERA CAMPO - AGENTE DE TRÁNSITO QUE SUSCRIBIÓ EL IPAT**

* Policía de carreteras desde el año 2011 hasta el 2017. Actualmente retirado de la Policía Nacional y de profesión abogado.
* Fue un accidente a las 12 de la noche. Era una noche muy lluviosa. Nosotros lo tenemos presente porque ese día estábamos realizando patrullaje en el tramo vial y estábamos cerca del lugar del accidente. El IPAT describe las características de la vía, es una pendiente, con berma, dos carriles, estaba húmeda. El sector tenía poca iluminación y poca visibilidad, estaba muy oscuro. En ese entonces en el tramo de la vía se estaban realizando obras y arreglos, era una vía en construcción constante, hacían viaductos y túneles. Muchas veces hacían cambios en el sentido de la vía, para no interrumpir el tráfico y las obras.
* Con respecto al croquis puedo decir que el lugar de los hechos es una curva, fue sobre el puente de bendiciones, se señaló el junte de la vía con el puente. Es un puente de vigas. El accidente se da entre dos vehículos que venían en sentido contrario. En la parte del junte del puente lo que esta dibujado son unos maletines.
* Los maletines se dibujaron, pero no se fijaron. Es decir que no se tuvieron en cuenta para las mediciones.
* Para la fecha de los hechos se hizo un cambio de sentido vial de manera abrupta.
* La victima iba en el sentido Buenaventura – Cali (corresponde al vehículo No.1 del IPAT y croquis)
* La irregularidad es en el junte del puente. Esto lo puedo deducir por los maletines que están dibujados. Según mi opinión personal la victima venía a velocidad y se encontró los maletines de frente. Tuvo que modificar la forma de conducción o frenar de una manera muy abrupta.
* No lo tiene muy claro, pero menciona que no había una señalización correcta.
* La señal SP 04 – significa carril cerrado izquierdo o derecho. No recuerda exactamente donde estaba ubicada.
* No había paleteros, ni conos de llama, tampoco lámparas de iluminación. El lugar estaba totalmente oscuro.
* Hipótesis No. 138 indica falta de precaución por niebla, nieve, lluvia o humo. Se llegó a esa hipótesis porque la visibilidad era casi nula y caía un aguacero muy fuerte.
* Cuando llegamos no había nadie más. Ni siquiera curiosos, por la hora.
* No puedo asegurar que había o no huecos, porque no lo recuerdo.
* Los maletines estaban antes del accidente, por la posición final de los vehículos y sobre todo por el sentido en el que conducía la víctima.
* Las fechas hacen referencia al sentido vial de los vehículos.



* El vehículo No. 1 invadió el carril contrario. La fecha es el sentido y el giro que dio hasta colapsar con el otro vehículo.
* El punto de impacto esta entre el vértice delantero derecho del vehículo 1 y el vértice izquierdo del vehículo 2. Yo pensaría que el 1 se chocho y la fuerza que llevaba por carga o velocidad hizo que el cabezote del 2 quedara así.
* Los maletines hicieron que el conductor los esquivara y por tal razón invadió el carril. Porque están muy cerca al lugar donde el conductor cambio de dirección. Y por eso perdió el control del tracto camión.
* Considera que los vehículos no se conducían en exceso de velocidad, porque no había huella de frenado y porque el accidente no fue tan aparatoso.
* ¿Cómo encontraron a la víctima? R/ cuando llegamos al lugar de los hechos, pensé que era una persona afrodescendiente, pero cuando revisamos los documentos nos dimos cuenta que era una persona de tés blanca, pero por el aprisionamiento de la carga estaba muy morado. Fue impactante. Quedo aprisionado entre unos bloques metálicos muy grandes y el volante de la tracto mula. La carga se salió del contenedor y lo aprisiono.
* Puede ser que la carga se salió por la maniobra que realizó de cambio de carril.
* Para esquivar los maletines, ¿necesariamente tenía que invadir la totalidad del otro carril? R/ Por las condiciones de la vía y de visibilidad era complejo evitar invadir el carril contrario
* ¿A qué velocidad debería conducir un tracto camión, teniendo en cuenta las condiciones de la vía y del clima? R/ Entre 25 a 30 km/h máximo.
* Se pueden establecer hasta 12 hipótesis. Existe la hipótesis No. 111 dejar obstáculos en la vía. ¿Porque no se señaló en este caso? R/ en su momento consideramos más fuerte la hipótesis con respecto al clima y la iluminación.
* Los maletines se colocan cuando se quiere reducir el ancho de la via o advertir que el tramo de vía tiene algún hueco. Su función es de prevención siempre y cuando este bien ubicado.
* ¿Cuándo ustedes llegaron los maletines estaban aparentemente movidos o corridos de la posición inicial? R/ no recuerdo, se dibujaron tal como se encontraron, pero no conocía su posición inicial.
* ¿Los maletines estaban ubicados en la totalidad del carril? ¿O que proporción del carril ocupaban? Ocupaban un 3% del ancho de la vía.
* ¿Quién les dio aviso de la ocurrencia del accidente? R/ recuerdo que el comandante del grupo nos manifestó de había un accidente. Pero no sé cómo lo conoció el,
* ¿Recuerda cuando tiempo se tardaron en llegar al lugar desde que se les informo? La ocurrencia fue a las 12:05 y el levantamiento fue a las 12:20. No demoramos 15 minutos. Esa noche estábamos realizando patrullaje en el tramo de vía. Nosotros habíamos pasado previamente por ese lugar.
* Cuando llegamos al lugar del accidente solo estaban los dos tractos camiones. No había nadie más, ni otros vehículos.
* Hablamos con el conductor del vehículo No. 2 solo para verificar sus documentos y cuando le preguntamos si necesitaba asistencia médica.
* ¿Cómo se retiró a la víctima? Uds se quedaron hasta que se realizó el levantamiento de la víctima? Se retiró con el grupo de bomberos de Buenaventura por la carga. La víctima se quedó más de 5 horas. Las diligencias se terminaron a las 11:00pm de la noche siguiente.