

Señores

JUZGADO SEGUNDO (2) ADMINISTRATIVO ORAL DE BUENAVENTURA

E.S.D.

Asunto: ALEGATOS DE CONCLUSIÓN DE MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. EN EL MARCO DE LA REPARACIÓN DIRECTA DE LUIS CARLOS TENORIO EN CONTRA DEL DISTRITO ESPECIAL DE SANTIAGO DE CALI Y OTROS.

Rad: 76109333300320180006200

Maria Claudia Romero Lenis, mayor de edad y vecina de Cali (V), identificada con la C.C. No. 38.873.416 de Buga, abogada en ejercicio, titular de la T. P. No. 83.061 del C. S. de la J.; actuando en el presente acto como apoderada del CONSORCIO SSC CORREDORES PRIORITARIOS., mediante el presente documento me dirijo al Despacho para presentar los alegatos de conclusión en representación del CONSORCIO.

CONSIDERACIONES.

1. Tesis de la defensa.

En este escrito se sostendrá la imposibilidad de predicar la existencia de una obligación de indemnizar pues las características que rodearon el accidente fueron un exceso de velocidad en una vía intermunicipal a una hora de escasa iluminación natural y una mínima precaución que debía ejercer quien ejercía la actividad peligrosa de conducción de vehículos, máxime que por el oficio de la víctima, no era en una vía desconocida y menos las condiciones de intervención de la misma, pues se trataba de situación difundida a nivel nacional por prensa y televisión como una de las obras de infraestructura más conocidas del gobierno nacional de la época.

2. Aspectos probatorios.

A continuación, nos detendremos a analizar las circunstancias fácticas que se acreditaron con cada prueba practicada, así:

A) De la reconstrucción del accidente realizada por la autoridad.

Lo primero que habrá por analizarse es que la autoridad competente emitió el dictamen No. C000010762 en cuyo contenido no se atribuyó la causa del accidente a un supuesto hueco en la vía, ni siquiera lo relaciona dentro del croquis como tampoco fue contemplado siquiera como una hipótesis. Por el contrario, consigna como causa del accidente la No. 138 la cual significa que la causa del accidente obedece a una "FALTA DE PRECAUCIÓN POR NIEBLA, LLUVIA O HUMO: conducir en estas circunstancias sin disminuir la velocidad y/o sin utilizar luces" y esta circunstancia es de suma relevancia para resolver el proceso pues es la evidencia del hecho de un tercero, argumento que se erigió como excepción.

B) Testimonio de Néstor James Ramírez Niño.

Se presentó como un compañero del fallecido, pero precisó que NO vio el accidente y a pesar de ello manifestó que no había señalización a pesar de existir los maletines en la vía como se acreditó en los informes allegados con la contestación de la demanda, así:



De esta forma se contradicen los dichos del testigo quien, además, afirmó que el señor Edwin Aguirre murió como consecuencia del aplastamiento del cabezote producto de la carga "que se le vino encima" (obsérvese a partir del minuto 1:03:00 de la primera audiencia de pruebas). Con todo, se pregunta esta defensa ¿A qué velocidad transitaba la víctima a bordo de su vehículo para que la carga se desplace y aplaste al cabezote?

Pues bien, a partir del minuto 1:18:00 de la primera audiencia de pruebas, el testigo manifestó que Edwin Aguirre había transitado esa vía siempre desde que eran jóvenes y que conocía el estado de la vía.

C) Testimonio Juan Camilo Rojas Montoya

Manifestó que vio a la víctima amarrando las correas del vehículo que era conducido por Edwin Aguirre González y "se lo pasó" de tal forma que cuando el Juez le preguntó si había presenciado el accidente, el testigo manifestó expresa y abiertamente que "NO" de tal forma que las afirmaciones del testigo resultan ser ajenas a la realidad, sobre todo aquellas en donde Juan Camilo Rojas afirmó, enfáticamente, que el accidente había sido producto de un hueco en la vía. Una de las circunstancias más relevantes de la declaración de este testigo es que afirmó haber pasado por el mismo sitio del accidente unos minutos antes sin ningún inconveniente pues, al ser de oficio caminero, pasaba constantemente por ahí al igual que su compañero Edwin Aguirre, máxime teniendo en cuenta que las obras se encontraban, desde siempre, en construcción tal y como se aprecia en el minuto 45:30 de la primera audiencia de pruebas.

Con todo, el testigo informó al Despacho que la velocidad a la que pudiera llegar a transitar un camión a la altura del accidente no podía ser mayor en la medida en que se trataba de una subida, sin embargo, el registro fotográfico indica que no se trató de ninguna "subida" como lo afirmó el testigo, por el contrario, se acreditó que incluso la vía se trataba de una pendiente en bajada, así:



Acto seguido, a partir del minuto 38 de la primera audiencia de pruebas, el testigo informó que no es normal que la carga transportada aplaste el cabezote que fue lo que en realidad pasó

D) Testimonio de Oscar Cabrera.

En su calidad de profesional que atendió el accidente indicó que para él fue clara la existencia de los maletines en la vía que indicaban precaución a los conductores, expresó la existencia de una "irregularidad" en una junta de los puentes. Fue muy insistente en que había llovido mucho y que las condiciones de visibilidad eran pocas, lo que comportaba un actuar prudente por parte de los conductores. Rectificó que la hipótesis por el plasmada cuando visitó los hechos obedeció a la lluvia, niebla o humo sobre la vía que correspondía a la causal 138.

Concluyó que hubo una invasión al carril contrario por parte de la víctima en momentos previos al accidente y consideró la posibilidad de un exceso de velocidad de la víctima tal y como puede apreciarse a partir del minuto 1:32:00 de la audiencia de pruebas.

Fue preciso en indicar que, para él, era común observar los maletines en la vía pues eran constantes las obras en esos tramos.

E) Declaración Edwin Herrera García.

En su calidad de profesional en Seguridad y Salud en el trabajo indicó que en la fecha del accidente se encontraba en la obra como contratista del consorcio SSC, que una vez recibieron información sobre la ocurrencia del mismo se trasladaron hasta dicho punto con el fin de atender y verificar lo sucedido, una vez llegaron al lugar el señor Edwin manifestó, a partir del minuto 26:20 "había un camión que en el sentido de Buenaventura hacia Cali

totalmente destruido, la cabina totalmente destruida con su la carga sobre esta cabina y el otro vehículo en sentido Cali Buenaventura, pues estaba como trato de esquivar el otro vehículo, pero no alcanzó y colisionaron de frente” Así mismo, manifiesta que el vehículo transitaba en descenso por el puente bendiciones, adicional afirma que el lugar estaba húmedo porque acababa de pasar un torrencial aguacero, lo cual, es coherente con el dictamen No. C000010762 y contraría las declaraciones de los señores Néstor Jaime Ramírez y Juan Camilo Rojas Montoya.

Posteriormente manifiesta el testigo que la vía se encontraba señalizada, que para ello utilizaron Maletines, y explica que su función “es prevenir y evitar, pues este es un elemento de señalización vial, el cual, pues nos indica pues que la zona donde está ubicado, pues no es de tránsito”, adicionalmente informa que se encontraban otras señalizaciones informativas carril derecho cerrado, Prohibido adelantar y de velocidad, de igual manera manifiesta que el objetivo de su contrato correspondía a la terminación de la doble calzada buga Buenaventura entre el kilómetro 49 y el kilómetro 29

F) Sustentación del peritaje por parte de Diego Manuel López Morales.

En lo que atañe al dictamen pericial, debemos argumentar que se trató de la única prueba técnica que analizó la secuencia y causas del accidente para concluir que la causa eficiente del daño obedeció a la invasión del carril contrario por parte de la víctima quien trató de realizar una maniobra evasiva de un posible giro generando la fatídica consecuencia.

A aquella conclusión se arribó en tanto la constante lluvia que habría causado una alta humedad en la vía, así como la niebla habría disminuido las condiciones de visibilidad y adherencia lo que implicaba un mayor cuidado en la actividad de la conducción.

En la audiencia de pasado diciembre el perito fue claro en manifestar, a partir del minuto 1:47:24 de la audiencia, que el conductor perdió el control del vehículo al no tener adherencia de las llantas sobre la vía debido a una frenada de emergencia lo cual le habría generado una imposibilidad de maniobrar llevándolo a ocupar el carril contrario. Lo anterior teniendo en cuenta que el vehículo conducido por la víctima no tenía Frenos ABS.

Por todo lo anterior puede concluirse la ausencia de nexo de causalidad que permita establecer una relación causa efecto entre una supuesta omisión o acción atribuible bien sea al INVIAS como a mis mandantes y el deceso del señor Aguirre. Aunado a ello, como si fuera poco, es evidente que mis representadas cumplieron a cabalidad con la señalización debida para la precaución de los conductores, pero el exceso de velocidad de la víctima, así como la imprudencia y negligencia del conductor fueron los que determinaron el resultado nefasto que hoy nos ocupa.

3. CONCLUSIONES.

- Se materializó en el presente asunto un hecho exclusivo de la víctima en la medida en que la existencia de los maletines sobre la vía daba cuenta de advertencias sobre las obras que se estaban adelantando sobre la misma y se acreditó la invasión al carril contrario por parte de Edwin Aguirre quien perdió el control del vehículo.

Por ello, teniendo en cuenta las circunstancias probadas queda claro que en el caso que nos ocupa se presentó un hecho exclusivo de la víctima que fue determinante para la ocurrencia del accidente, razón suficiente para no imputar responsabilidad al INVIAS ni a mis defendidas como sociedades conformadoras del Consorcio SSC Corredores Prioritarios ya que, se reitera, el accidente es atribuible al conductor del tractocamión quien, entre otras, con la velocidad alcanzada destruyó la señalización que había proveído mi mandante en el lugar de los hechos en señal de advertencia y cuidado para los conductores tal y como puede apreciarse en la siguiente imagen.

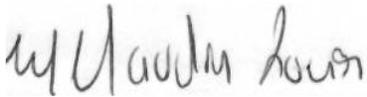
- No existió ningún obstáculo para que el señor Edwin Aguirre pudiera retomar la continuidad de su trayecto sobre el carril derecho sobre el que transitaba.

Termino mi intervención concluyendo que en el remoto evento de considerar que se estructuró la responsabilidad de mi mandante, la sentencia ordene a la compañía de seguros el pago de la indemnización que, remotamente, les correspondería atendiendo el contrato de seguro que fue aportado oportunamente y que nunca fue negado por parte de la llamada en garantía.

PETICIÓN

Respetuosamente solicito al Despacho declarar probadas las excepciones propuestas por quienes conforman el extremo pasivo de la acción y negar las pretensiones de la demanda.

Atentamente,



MARIA CLAUDIA ROMERO LENIS

C.C. N° 38.873.416 de Buga.

T.P. N° 83.061 del C. S. de la J.