



---

## REPORTE AUDIENCIA DE PRUEBAS 2021-00217

---

**Desde** Lizeth Navarro Maestre <lnavarro@gha.com.co>

**Fecha** Vie 07/02/2025 16:41

**Para** Informes GHA <informes@gha.com.co>; CAD GHA <cad@gha.com.co>

**CC** Javier Andrés Acosta Ceballos <jacosta@gha.com.co>; Juan Sebastian Bobadilla <jbobadilla@gha.com.co>

Estimados compañeros CAD e Informes.

Me permito remitir el informe correspondiente a la audiencia de pruebas desarrollada el día 6 de febrero del 2025 dentro del proceso que refiero a continuación:

|                   |                                     |
|-------------------|-------------------------------------|
| MEDIO DE CONTROL: | REPARACIÓN DIRECTA                  |
| DEMANDANTE:       | WILSON JOSE CORDOBA FRAGOZO Y OTROS |
| DEMANDADO:        | CONSORCIO HYCO Y OTROS              |
| RADICADO:         | 680813333 002-2021-00217-00         |

Se toma asistencia de las partes y se recepcionan los siguiente testimonios.

- Testimonio del Representante Legal del Consorcio

El interrogatorio realizado al representante del consorcio HYCO se enfocó en aclarar su participación y las actividades realizadas en el proyecto de mantenimiento vial donde ocurrieron los hechos objeto del proceso. Inicialmente, se le preguntó si estaba vinculado laboralmente con el consorcio para el 30 de marzo de 2019. Jesús Calderón confirmó que, aunque no ostentaba el cargo de representante legal en ese momento, sí prestaba sus servicios profesionales como ingeniero civil, participando activamente en la ejecución de las obras.

Al indagar sobre su relación con el contrato identificado como el número 11 de 2018, el ingeniero explicó que formaba parte del equipo encargado de ejecutar las obras previstas en dicho contrato. Sus funciones específicas consistían en la verificación del estado del pavimento, la identificación de daños y la planificación y supervisión de las reparaciones necesarias, siguiendo estándares técnicos y normativos.

Respecto al tramo de la vía en el kilómetro 24, ubicado entre Puerto y San Alberto, el representante confirmó que el consorcio estaba realizando trabajos de mantenimiento vial para la fecha en cuestión. Ante la pregunta sobre el estado de las obras en ese momento, señaló que se encontraban en proceso de verificación del pavimento, retirando el material defectuoso y reponiéndolo con nuevo pavimento.

Finalmente, Calderón explicó el procedimiento técnico seguido en estos trabajos. Detalló que primero se inspecciona el estado del pavimento para identificar los daños, tras lo cual se retira el material deteriorado y se realiza la reposición del mismo. Durante todo el proceso, se implementan medidas de señalización antes, durante y después de las obras, cumpliendo con la normativa vigente para garantizar la seguridad vial.

## Interrogatorio de parte Elis Córdoba – Hija de la víctima directa

El día del accidente relatado, la señora Elis Córdoba indicó que se encontraba transitando en compañía de su padre en una motocicleta. Explicó que para esa época residía en Valledupar y se encontraba de vacaciones en Sabana de Torres, donde habían ido a visitar a una tía. Señaló que durante el año solía hacer ese trayecto aproximadamente dos veces, en junio y diciembre.

En relación con el día del accidente, la declarante mencionó que se dirigían hacia el municipio de Puerto Wilches alrededor de las 19:00 horas. Mientras avanzaban por la vía, notaron que dos vehículos venían detrás de ellos a alta velocidad, haciendo cambios de luces e intentando sobrepasarse entre sí. Ante esta situación, decidió alertar a su padre, quien ya había percibido la maniobra a través del retrovisor. Para evitar un posible accidente, optaron por salir del carril hacia la acera peatonal.

Al retomar la vía, la testigo relató que no se percataron de que el bordillo presentaba un desnivel de aproximadamente 10 centímetros, lo cual provocó que la llanta de la motocicleta se deslizara, haciendo que su padre cayera sobre la carretera mientras ella se golpeaba la cadera al caer sobre el pasto. A pesar de su golpe, se levantó rápidamente para auxiliar a su padre, quien quedó tendido en la vía. Con ayuda de un trabajador que estaba junto a una máquina cercana, lograron sacarlo del camino.

La declarante enfatizó que no había ningún tipo de señalización que advirtiera el desnivel en la vía, ni tampoco las líneas reflectoras habituales, posiblemente debido a trabajos previos de mantenimiento. Agregó que la zona asfaltada donde ocurrió el accidente ya había sido intervenida, pero aún no contaba con la debida señalización. Además, aclaró que en ese momento la carretera no presentaba obras activas, ya que era de noche.

Finalmente, al ser consultada sobre la velocidad, la testigo señaló que transitaban entre 20 y 30 km/h, recorriendo aproximadamente cinco metros por el borde de la vía antes de intentar retomar el carril. Indicó que los vehículos que los obligaron a salirse de la vía circulaban por el mismo carril derecho que ellos. Asimismo, mencionó que el accidente ocurrió al intentar reincorporarse a la vía, luego de evadir vehículos que se desplazaban a alta velocidad y realizaban maniobras peligrosas para sobrepasarlos en una vía que solo tenía habilitado un carril. Esto sugiere que la situación de riesgo pudo haber sido consecuencia de la conducta imprudente de otros conductores, más que exclusivamente de las condiciones de la vía. (Ojito: este último apartado es criterio propio, no se indicó en la audiencia, pero puede servir de argumento para los alegatos)

Crisanto Blanco Flórez, cuñado del señor Wilson,

Indica que no presenció el accidente de tránsito ocurrido el 30 de marzo de 2019. Su conocimiento sobre el incidente proviene de las versiones que le dieron sus familiares. Sin embargo, cuenta con experiencia directa sobre el estado de la vía, ya que trabajaba en una meseta cercana a la carretera Barrancabermeja.

Afirma que transitaba diariamente por la zona y describe la vía como estando en mal estado debido a trabajos de mantenimiento. Aunque había algunas señales, estas eran insuficientes y difíciles de visualizar. Señala que la berma estaba más baja que la carretera, con un desnivel de aproximadamente 10 centímetros. Este desnivel representaba un riesgo considerable para los motociclistas, especialmente cuando debían retornar de la berma a la carretera.

Resalta que muchas veces la vía funcionaba en un solo carril, lo que obligaba a los conductores, especialmente a los motociclistas, a utilizar la berma para avanzar. La falta de señalización clara y la ausencia de personal que dirigiera el tráfico (paleteros) generaban caos. Debido a esto, los motociclistas

solían buscar caminos angostos y peligrosos para avanzar. Cuando se le pregunta si Wilson tenía experiencia manejando motocicletas, responde que lo conoce desde hace 16 años y siempre ha conducido motocicleta. Sin embargo, tras el accidente, Wilson quedó con un trauma significativo, desarrollando miedo a manejar motocicletas debido a las secuelas físicas y emocionales del siniestro.

Sobre las lesiones sufridas por Wilson, el testigo señala que sufrió una fractura de fémur, posiblemente en dos partes, y ha requerido al menos dos cirugías. Al momento del testimonio, estaba en espera de una posible tercera intervención quirúrgica. Aunque conoce que el accidente ocurrió en el sector 15 de la vía, no puede precisar el punto exacto del incidente.

Finalmente, describe la vía como descontrolada, con tramos fresados y desniveles variables en el borde de la carretera, lo que generaba un riesgo constante para los conductores. Confirma que había iluminación en la zona y presencia de maquinaria trabajando.

#### Testimonio Cecil Alfonso Beltran

Indica que el accidente fue entre las 7:20 a las 7:30 de la noche. Indica que el lugar estaba oscuro, no había iluminación y que tampoco había señalización. No había palettero, no había nadie, solo había un vigilante de la maquinaria pero no había palettero como tal. Una vez ocurrido el accidente lo que hace es auxiliarlo, sacó la moto de la carretera. quiero que le explique el Despacho si usted conoce el sector donde ocurre el accidente y cómo le llaman a ese sector.

relató que se desplazaba en motocicleta junto al señor Wilson por la vía nacional en el trayecto de San Alberto hacia Barrancabermeja. Durante el recorrido atravesaron un tramo en mantenimiento que presentaba condiciones adversas para el tránsito vehicular. Según el testimonio, la berma de la carretera presentaba un borde elevado de entre 12 y 15 centímetros, lo cual representaba una dificultad para el tránsito seguro. Adicionalmente, la carretera presentaba desniveles y deterioro, agravados por los trabajos de mantenimiento en curso.

El testigo señaló que solo un carril de la vía estaba habilitado para la circulación, mientras que el otro permanecía cerrado mediante vallas de advertencia. Sin embargo, manifestó que no observó señalización específica que advirtiera sobre el nivel del borde de la berma ni sobre las condiciones del mantenimiento vial. Aunque algunas de las vallas contaban con bandas reflectivas, estas solo eran visibles bajo la iluminación de las luces de la motocicleta, lo que dificultaba su adecuada percepción por parte de los conductores.

Durante el trayecto, varios vehículos particulares pequeños adelantaron la motocicleta en el mismo carril. Ante la velocidad y proximidad de estos automóviles, el señor Wilson optó por descender hacia la berma para evitar una posible colisión. Esta decisión, según Beltrán, estuvo motivada tanto por el cierre de espacio generado por los vehículos como por el mal estado de la vía.

Los vehículos particulares que adelantaron a la motocicleta continuaron su trayecto sin incidentes visibles. Si bien el primer automóvil no representó un riesgo inmediato, el segundo vehículo se desplazó con mayor velocidad, lo que forzó al conductor de la motocicleta a maniobrar hacia la berma para garantizar su seguridad.

El testimonio de Beltrán deja en evidencia la ausencia de medidas preventivas adecuadas en la vía en mantenimiento. La falta de señalización clara y visible sobre los riesgos asociados al desnivel del borde de la berma y al estado de la carretera podría constituir una omisión por parte de la entidad encargada de la obra, vulnerando las normas de seguridad vial. Esta situación, junto con la habilitación de un solo

carril sin las medidas de protección necesarias, generó un escenario de riesgo que motivó la maniobra del señor Wilson, quien reaccionó ante un peligro inminente.

**Finalmente se da por terminada la diligencia y se reprograma para el día 8 de abril 2:30 pm – próxima audiencia de pruebas ----- el link será cargado en el acta en la plataforma SAMAI**



[gha.com.co](http://gha.com.co)

## Lizeth Navarro Maestre

*Abogada Junior*

Of Cali: +57 315 5776200 |

Of Bog: +57 317 3795688 | Cel: 312 226 3744

Email: [lnavarro@gha.com.co](mailto:lnavarro@gha.com.co)

Cali - AV 6A Bis # 35N - 100 Oficina 212, Bogotá  
- Calle 69 # 4 - 48 Edificio Buró 69 Oficina 502



**Aviso de Confidencialidad:** La reproducción, copia, publicación, revelación y/o distribución, así como cualquier uso comercial o no comercial de la información contenida en este Correo Electrónico y sus adjuntos se encuentra proscrito por la Ley. Al ser destinatario del presente correo y no devolverlo acepta que el manejo de la información aquí contenida debe manejarse de manera confidencial y reservada. Si usted no es destinatario por favor contacte al remitente y elimine copia del correo, así como de sus adjuntos.

**Confidentiality Notice:** The reproduction, copying, publication, disclosure and/or distribution, as well as any commercial or non-commercial use of the information contained in this Email and its attached files are prohibited by law. If you are the intended recipient you agree that the information contained herein must be used and managed in both, confidential and reserved manner. If you are not the intended recipient please contact the sender and delete a copy of the mail as well as its attachments