



ANTECEDENTES

PRIMERO.- En fecha 2 de marzo de 2001 tiene entrada en el Registro de la Administración regional una reclamación de responsabilidad patrimonial formulada por D. C. R. A. y D.ª J. L. M. por los daños y perjuicios sufridos en el vehículo de su propiedad, y lesiones a la segunda, con motivo del accidente de tráfico sufrido en el punto kilométrico 29, 100 de la carretera N-332, en el término municipal de Águilas.

Manifiesta el representante de los interesados que éstos *"sufrieron un accidente de tráfico sobre las 18:30 del día 9 de noviembre de 1997 mientras circulaban en el vehículo de su propiedad un SEAT IBIZA con matrícula B-IN, el cual era conducido por el Sr. R. y como ocupante iba su esposa la Sra. L. M."*, añadiendo que *"al tomar una curva suave hacia la derecha el vehículo derrapó al existir en la curva abundante gravilla suelta a resultas de los trabajos que se estaban realizando en dicha carretera por la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas de la Comunidad Autónoma de Murcia, lo que produjo la pérdida del control del vehículo teniendo esto como resultado la salida por el margen derecho, según el sentido de su marcha, del vehículo y el choque contra el talud de tierra que había en el lugar por donde se salió de la calzada. A consecuencia de tales hechos se personó en el lugar la Guardia Civil de Lorca, la cual levantó el correspondiente Atestado que se acompaña y que dio lugar a la tramitación del Juicio de Faltas nº 9/1998 ante el Juzgado de Primera Instancia nº 2 de Lorca, el cual se archivó por Auto de 14 de abril de 2000. (...). La Sra. L. M. sufrió lesiones de carácter grave de las que causó alta forense el día 22 de abril de 1999, permaneciendo hospitalizada 12 días y quedando como secuelas varias cicatrices en el pecho tal y como figura en el informe forense incluido en las referidas actuaciones. Aparte de los daños personales que se occasionaron, se produjeron también daños materiales resultando dañado el vehículo de mi representado cuya reparación ha ascendido a la cantidad de 264.248 pesetas según consta en la factura de reparación que a efectos de documentación se acompaña al presente escrito".*

SEGUNDO.- La instructora del expediente dirige oficio de fecha 21 de marzo de 2001 a los reclamantes, a los efectos de comunicarles la información prevista en el art. 42.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LPAC), y la suspensión del plazo máximo de resolución y notificación del procedimiento, al amparo de lo dispuesto en el apartado 5-c) del mismo artículo. Les propone, asimismo, la mejora de su solicitud, a efectos de que sea aportada copia de determinados documentos, lo que cumplimentan en fecha 3 de abril de 2001. De entre la documentación presentada, destaca, además de la requerida, una copia simple de diversos documentos integrantes del referido Juicio de Faltas (doc. Nº 9 de los aportados), a saber:

A) Atestado levantado por un Agente del Destacamento de Lorca -Subsector de Murcia, de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, en el que informa, entre otros aspectos, lo siguiente:

a) En cuanto a la señalización existente en el lugar del accidente:

"SEÑALIZACIÓN:

- *Horizontal: Línea longitudinal continua de color blanco para delimitar ambos carriles de circulación.*

- Vertical: Sentido Mazarrón:
- Señal de Peligro Gravilla suelta.
- Panel situado sobre la cuneta con la inscripción "Atención gravilla suelta en 2 km. y dentro del panel la señal de prohibido circular a más de 20 km/hora".
- Sentido Águilas: Que era el llevado por el turismo implicado.
- Señal de peligro curvas peligrosas hacia la derecha.

No existe señalización que advierta de las obras existentes en el borde de la calzada, así como de la presencia de gravilla suelta sobre la carretera, a los vehículos que circulan procedentes de Mazarrón con dirección Águilas.

Velocidad genérica para la vía: 90 km. por hora, para turismos".

b) En cuanto a la identificación de los ocupantes del vehículo, incluye a la reclamante, de la que se indica que sufrió lesiones de carácter "grave".

c) En cuanto a los daños en el vehículo:

"El turismo Seat Ibiza 1.5, B-IN, presenta impacto en parte anterior derecha, afectando a su aleta, órganos de iluminación y señalización, capó paragolpes, rejilla central, aleta anterior izquierda y presenta deformación de la carrocería quedando las puertas desencajadas, el vehículo fue retirado por G. B. de la localidad de Águilas (Murcia), quedando depositado en sus talleres".

d) En cuanto a la limpieza de la gravilla, el Agente informa que, avisado el equipo de mantenimiento de la Consejería, al no ser localizado personal del mismo, se avisó al equipo de mantenimiento de la autovía N-340 que, personados en el lugar del accidente, y a la vista de la cantidad de zahorra existente sobre la calzada, *"manifestaron que para retirar dicho material era necesario maquinaria"*, tras lo que se envió una máquina barredora que realizó la limpieza del tramo, más otra zona afectada unos metros más adelante con dirección Águilas.

e) En cuanto al "parecer" sobre las circunstancias y causas del accidente:

"Por la carretera N-332 (Almería-Valencia), tramo Mazarrón-Águilas, sentido éste último, circulaba el turismo Seat Ibiza 1.5, matrícula B-IN, conducido por D. C. R. A.. Al llegar al lugar del suceso donde la calzada presenta un tramo curvo hacia la derecha, al encontrarse el turismo sobre la altura del eje de la curva, donde existía abundante gravilla suelta sobre todo el ancho del carril por el que circulaba, y con mayor intensidad en el borde derecho y zona transitable de ensanche que se halla pavimentada en el margen derecho del eje de la curva y unida a la calzada para facilitar la trayectoria de los vehículos, al realizar el trazado de la curva, su conductor perdió la dirección del turismo al encontrarse posiblemente las ruedas derechas más cantidad de zahorra que las del lado izquierdo, y al verse sorprendido accionó sobre el mecanismo de frenado, perdiendo totalmente la adherencia los neumáticos y continuando el turismo con una trayectoria recta hacia el margen izquierdo, saliéndose de la vía y chocando con su ángulo anterior derecho con el talud de tierra allí existente, y desplazándose a continuación como consecuencia del choque hasta su posición final en el carril de circulación hacia Mazarrón.

Por todo lo expuesto, es parecer de la fuerza instructora que el accidente se pudo haber producido como consecuencia de la acumulación sobre el pavimento de gran cantidad de zahorra, sin adoptar las medidas necesarias para advertir su presencia a los usuarios de vía, occasionando un peligro a la seguridad vial, que dicha zahorra corresponde a la que se está utilizando en el lugar de las obras, para la realización de las mismas".

Al atestado se acompaña croquis descriptivo de lo señalado y una declaración efectuada por D. C. R. A. en el lugar del accidente.

B) 9 informes del médico forense actuante en el referido juicio de faltas, emitidos entre el 18 de junio de 1998 y el 22 de abril de 1999, sobre la evolución de las lesiones sufridas por D.ª J. L.

M., en los que, a la vista, según dice, de los informes aportados, concluye que aquélla se encuentra curada de las mismas, habiendo estado incapacitada durante 412 días y requerido drenaje y extirpación quirúrgica de nódulos mamarios, quedando como secuelas tres cicatrices quirúrgicas hipopigmentadas.

TERCERO.- El Ingeniero Técnico Jefe del Parque de Maquinaria de la Dirección General de Carreteras, previa solicitud por parte del órgano instructor, informa en fecha 1 de febrero de 2001 que, en relación al valor venal del vehículo, es de aproximadamente 130.000 ptas. en la fecha en que ocurre el accidente. En relación con el valor de los daños sufridos por el vehículo, que "se estiman acordes con el tipo de accidente y los daños que se observan en el reportaje fotográfico aportado", por lo que indica que "el valor de las reparaciones que asciende a 264.248 ptas. se considera correcto".

CUARTO.- El Jefe de Sección de Conservación del Sector Lorca de la Dirección General de Carreteras informa en fecha 9 de abril de 2001, previa solicitud de la Instructora, que "la carretera (donde se produjo el accidente) pertenece al primer nivel de la red de carreteras de la Región de Murcia", añadiendo que "este servicio tuvo conocimiento por la Guardia Civil, y a través del personal adscrito a este servicio, de este y de otro accidente ocurridos en esta fecha, al incorporarse a su trabajo el lunes 10 de noviembre de 1997", y que "la Guardia Civil manifiesta en este acto que uno de los accidentes no había tenido consecuencia y se había marchado, no diciendo nada más". Añade que se había contratado la reparación del firme de la carretera en cuestión, si bien "con fecha 6 de octubre de 1997 se comprueba que las lluvias acaecidas en los días 27, 28, 29 y 30 del mes de septiembre de aquel año habían producido desperfectos en la plataforma de la carretera que era preciso reparar antes de ejecutar las obras adjudicadas", razón por la que las obras de pavimentación contratadas con la empresa F., S.A. no se habían iniciado en la fecha del accidente. Con relación a las obras de reparación con motivo de las lluvias anteriormente señaladas, indica que fueron realizadas por las brigadas de conservación de la Dirección General de Carreteras. Añade que "en las fechas del accidente se encontraban los arcenes con zahorra artificial perfectamente compactada, al mismo nivel del firme anterior y sin afectar a este en absoluto, que se mantenía en idénticas condiciones, de anchura y pavimento, que en el resto de la carretera", añadiendo que estos tramos se señalizan anunciándolo mediante señal de "gravilla suelta", indicando que "en el caso que nos ocupa y en el tramo del accidente así estaba señalizado en ambos sentidos de circulación. No tiene sentido que en el lado contrario al del accidente todo el mundo reconoce que sí estaba esta señal y en el del accidente, que fue el último en terminar, no se señalizara". En cuanto a la limitación de velocidad en el tramo en el que se produjo el accidente, señala que era de 60 km/h., añadiendo que "se puede observar que no hay ninguna señal que ponga fin a esta limitación de 60 km/h., pues los tramos en que se podría levantar la prohibición o recomendación, serían inapreciables".

En relación a la forma del tramo, indica el técnico que "el tramo anterior a la curva donde se produjo el accidente es un tramo recto con suficiente visibilidad", añadiendo que "en la curva donde se produjo el accidente se estaba realizando uno de los ensanches para mejorar con el mismo material con el que se estaban reconstruyendo los arcenes".

Sobre la existencia de gravilla, afirma que, "teniendo en cuenta el tipo de material, la cantidad que se pueda esperar quede suelto sobre la calzada e inclusive sobre el propio arcén, debe ser mínimo".

Finalmente, en torno a la causalidad del siniestro, concluye que "en mi opinión, el accidente se produce como consecuencia de que el conductor pierde el control del vehículo debido a una velocidad de circulación inadecuada, pudiendo haber ocurrido, o no, otros factores, como distracción del conductor, o frenazo brusco, o que la frenada fuera desigual para los dos

neumáticos, ya que muchos otros coches pasaron desde el viernes al domingo", añadiendo que "en este período (viernes a domingo) sólo se tiene constancia de otro coche con algún problema de derrape sin mayor importancia".

A dicho informe se acompañan diversos documentos, entre los que destaca un informe de 18 de febrero de 1999 del Jefe de Equipo del Sector Lorca dirigido al Jefe de Sección de Conservación de dicho Sector, ambos de la Dirección General de Carreteras, en el que expone lo siguiente:

"En relación al escrito del Juzgado de Instrucción nº 2 de Lorca de fecha 5 de noviembre de 1998

EXPONGO:

Que en las obras realizadas en la N-332, P.K. 28,500 al P.K. 31,000, se mantuvo en el transcurso de dicha obra la señalización precisa que constaba de las siguientes señales en el sentido de Mazarrón-Águilas:

1 TP-18
1 TR-301
1 TR-305
1 TP-17
1 TP-30
1 R-6
1 P-28

1 Panel informativo que indicaba "PRECAUCIÓN MÁQUINA EN CARRETERA" (el cual se retiraba todos los días al finalizar la jornada de trabajo).

En sentido Águilas-Mazarrón la misma que en el sentido contrario, sustituyendo la señal R-6 por otra tipo R-5.

Dado que el accidente se produjo el día 9/11/97 siendo domingo, el día 10/11/97 al incorporarnos a la obra, vimos que faltaban 2 señales de obras: 1 TP-18 y 1 TR-301".

QUINTO.- Mediante oficios de fechas 7 de marzo de 2002 y 18 de septiembre de 2002, la instructora requiere del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción Núm. 2 de Lorca que remita testimonio íntegro del Juicio de Faltas nº 9/1998, o bien, en el caso de que el citado procedimiento no se hallara finalizado, se informara sobre el estado en que se encontraba la tramitación del mismo, a efectos de proceder a la suspensión del procedimiento de responsabilidad patrimonial.

Dicho requerimiento no fue atendido por el citado órgano jurisdiccional, si bien con fecha 30 de agosto de 2002 los reclamantes aportaron al expediente copia compulsada del Auto de fecha 14 de abril de 2000, en virtud del cual el mencionado Juzgado declaró prescrita la falta por la que se había seguido el citado proceso y decretó su archivo, sin perjuicio de las acciones civiles que pudieran corresponderle al perjudicado.

SEXTO.- El Servicio Jurídico de la Secretaría General de la Consejería emitió informe de fecha 2 de diciembre de 2002 en el que, en síntesis, concluía que debía desestimarse la solicitud indemnizatoria, al considerar "indubitablemente demostrado" que la carretera "se hallaba correctamente señalizada en el momento de producirse el accidente", y estimando el parecer del informe de la Dirección General de Carreteras sobre la escasa cantidad de gravilla que pudiera existir.

SÉPTIMO.- Acordada la apertura del preceptivo trámite de audiencia, con fecha 24 de diciembre de 2002, el representante de los interesados presenta escrito de alegaciones, en el que destaca lo siguiente:

A) A la vista del informe del Jefe de Sección de Conservación del Sector Lorca de la Dirección General de Carreteras, manifiesta que "la primera de tales pruebas (...) nos ofrece datos de

singular importancia relacionadas con los hechos debatidos, a pesar de que se observa cierta subjetividad a la hora de considerar las causas del accidente", ya que "efectivamente, en dicho informe el Jefe de Conservación de Carreteras reconoce la existencia de unos desperfectos causados por las lluvias acaecidas a finales de septiembre de 1997, reconoce la posibilidad de que hubiera material suelto desprendido por el paso de vehículos que pudieron invadir zonas destinadas a ampliación de arcenes, y por último manifiesta que en el momento del accidente existían señales indicadoras de la existencia de "gravilla suelta" y limitación de velocidad a 60 km/hora", poniendo de manifiesto que "la citada versión dada por el encargado de conservación choca frontalmente con la descripción que del lugar de los hechos efectúa con la precisión y minuciosidad de costumbre la Agrupación de Tráfico de Lorca, que en su Atestado obrante en el expediente pone de manifiesto una serie de circunstancias que sin lugar a dudas fueron la causa directa y eficiente de la ocurrencia del accidente y que, por otro lado, pone en tela de juicio la propia certeza de lo informado por el departamento de conservación".

B) En cuanto al Atestado levantado por la Agrupación de la Guardia Civil de Tráfico, señala el representante de los reclamantes que el mismo recoge como "datos objetivos e indubitados" los siguientes:

- a) *En primer término, "que en el lugar donde se produce el accidente, tramo curvo hacia la derecha, existía abundante gravilla suelta sobre todo en el ancho del carril por el que circulaba D. C. R. A., y con mayor intensidad en el borde derecho y zona transitable".*
- b) *En segundo término, pone de manifiesto que "el accidente pudo haberse producido como consecuencia de la acumulación sobre el pavimento de gran cantidad de zahorra sin adoptar las medidas necesarias para advertir su presencia a los usuarios de la vía, ocasionando un PELIGRO a la seguridad vial, correspondiendo dicha zahorra a la que se está utilizando en el lugar de las obras para la realización de las mismas".*

C) A partir de ello, afirma que "mayor contundencia no cabe a la hora de describir las causas reales de la ocurrencia de un accidente de tráfico por parte de una institución tan cualificada como la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, ya que como testigos presenciales de la situación de ese tramo de la calzada nos revela datos tan importantes como la existencia de gran cantidad de gravilla (a la que llama "zahorra")" y "la inexistencia de señalización que advierta a los usuarios de la presencia de tan peligroso elemento en una zona transitable", añadiendo que "esas circunstancias observadas in situ por la fuerza instructora la llevan a la conclusión de que la situación creada por la actuación de la brigada de mantenimiento de carreteras era de PELIGRO PARA LA SEGURIDAD VIAL. Por último, y en evidente contradicción con lo que informa el responsable de conservación de carreteras en su discutido informe, llama poderosamente la atención el hecho de que la Agrupación de Tráfico omite efectuar cualquier pronunciamiento acerca de la influencia que en el suceso pudiera haber tenido la velocidad del conductor del vehículo ya que, de haber sido así, sin duda alguna habría sido consignado en su informe como causa que hubiera coadyuvado a la concurrencia del accidente. Dicha omisión de mención acerca de lo expuesto nos ha de llevar a la conclusión de que efectivamente la velocidad de D. C. R. fue en todo momento la adecuada a las circunstancias del tramo por donde circulaba".

Concluye solicitando una indemnización de 25.239,25 euros, desglosada así:

- a) Por reparación del vehículo del señor R. A., según factura aportada: 1.588,16 euros.
 - b) Por daños corporales de la señora L. M.:
 - Por 412 días de lesión impeditivos: 17.687,16 euros.
 - Por perjuicio estético importante: 13 puntos x 580,93 euros = 7.552,07 euros.
- OCTAVO.-** El 14 de febrero de 2003 se formula propuesta de resolución, en el mismo sentido que el indicado en el informe del Servicio Jurídico, antes reseñado.

NOVENO.- Solicitado el entonces preceptivo informe de la Dirección de los Servicios Jurídicos, es emitido el 30 de enero siguiente, concluyendo que procede estimar la reclamación, otorgando prevalencia, a efectos probatorios, a lo consignado en el atestado de la Guardia Civil frente a lo declarado por los técnicos de la Dirección General de Carreteras.

DÉCIMO.- El 6 de marzo de 2003 tiene entrada en este Consejo Jurídico un oficio del Consejero competente solicitando la emisión de nuestro preceptivo Dictamen, acompañando el expediente y su extracto e índice reglamentarios.

A la vista de los referidos antecedentes procede realizar las siguientes

CONSIDERACIONES

PRIMERA.- Carácter del Dictamen.

El presente Dictamen se emite con carácter preceptivo, al versar sobre una propuesta de resolución formulada en un procedimiento de responsabilidad patrimonial tramitado por la Administración regional, concurriendo, pues, el supuesto establecido en el artículo 12.9 de la Ley 2/1997, de 19 de mayo, del Consejo Jurídico de la Región de Murcia.

SEGUNDA.- Procedimiento.

A la vista de las actuaciones obrantes en el expediente, puede afirmarse que se han seguido los trámites esenciales establecidos en el Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de los Procedimientos en Materia de Responsabilidad Patrimonial de las Administraciones Públicas.

TERCERA.- Sobre la relación de causalidad entre los daños alegados y el funcionamiento de los servicios públicos regionales.

Conforme a lo dispuesto en los artículos 139 y 141 LPAC, la responsabilidad patrimonial de la Administración surge cuando los particulares sufren un daño, causado por el funcionamiento de los servicios públicos, que aquéllos no tienen el deber jurídico de soportar.

Acreditada la existencia de daños materiales y personales debidos al accidente sufrido por los reclamantes el 9 de noviembre de 1997 en una carretera de titularidad regional (si bien, en su caso, habría que proceder a la verificación médica de la relación de causalidad entre el traumatismo sufrido por la señora L. M. y los nódulos extirpados, por cuya curación y secuelas reclama indemnización), la cuestión central a determinar se refiere a la posible relación de causalidad entre el accidente y el funcionamiento del servicio público regional de mantenimiento de la carretera en cuestión, y, en concreto, de señalización de la misma, ante las obras que se realizaban en el tramo en que ocurrió el accidente. Como ya ha expresado este Consejo Jurídico en Dictámenes anteriores, siguiendo la jurisprudencia del Tribunal Supremo y la doctrina del Consejo de Estado en casos similares, la existencia de responsabilidad administrativa sólo puede reconocerse cuando el reclamante acredite que el accidente se produjo por no existir señalización suficiente y adecuada que advirtiera al conductor de la existencia del riesgo o peligro especial que suponga la realización de las obras de que se trate, y que tal omisión administrativa contribuya (con o sin concurrencia de otras causas) a la producción del daño por el que se reclama indemnización. Se trata, pues, de dilucidar si se ha acreditado el funcionamiento anormal o, como indica el Consejo de Estado y el Tribunal Supremo, acogiendo la doctrina de aquél, el "*no funcionamiento*" del servicio público, ya que, como también ha reiterado este Consejo Jurídico, la objetivación alcanzada por el instituto de la responsabilidad patrimonial no significa que la mera utilización de los servicios públicos sea título jurídico de resarcimiento de los daños que en ellos se ocasionen, pues dicha utilización conlleva unos riesgos mínimos inherentes a su misma existencia que los usuarios tienen el deber jurídico de soportar, so pena de convertir a la Administración en una aseguradora de todos esos riesgos, situación que no contempla nuestro ordenamiento jurídico.

A la vista de las actuaciones obrantes en el expediente, resumidas en los Antecedentes de este Dictamen, se advierte una cierta contradicción entre la declaración del Agente de la Guardia Civil de Tráfico, contenida en el Atestado, y la del Jefe del Equipo de Conservación del Sector de Lorca de la Dirección General de Carreteras contenida en su informe de 18 de febrero de 1999 (emitido con motivo de las diligencias penales que se siguieron) acerca de la existencia o no de señalización en el tramo en obras en cuestión (p.k. 28,500 a 31,00 de la N-332).

Así, si se cotejan ambas declaraciones, transcritas en los Antecedentes, resulta lo siguiente: En lo que respecta al carril con sentido Mazarrón-Águilas (el que seguía el vehículo accidentado), el citado Agente señala que no existía señalización, no ya sólo de la posible existencia de gravilla suelta en la calzada (que parece indiscutido que fue la causa del accidente), sino ni siquiera de que se estaban realizando obras de ensanche en la misma. Sin embargo, el Jefe de Equipo informa que, al día siguiente al del accidente, en ese carril existían cinco señales admonitorias de las obras, a saber: 1 TR-305 (de prohibición de adelantamiento, según Orden M.O.P.U. de 31 de agosto de 1987), 1 TP-17 (de advertencia de estrechamiento de calzada, según la misma Orden), 1 TP-30 (de significado que no hemos podido averiguar), 1 R-6 (indicatoria de que, ante el único carril disponible, se tiene preferencia de paso frente a los vehículos que circulen en sentido contrario, según Orden M.O.P. de 6 de junio de 1973 y Orden del Ministerio de Fomento de 28 de diciembre de 1999) y 1 P-28 (denominada por el Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, aprobatorio del Reglamento General de Circulación, como de *"Proyección de gravilla. Peligro por la proximidad de un tramo de vía donde existe el riesgo de que se proyecte gravilla al pasar los vehículos"*). En dicho informe se indica que se instalaron dos señales más (1 TP-18 y 1 TR-301) pero que faltaban dicho día. Además, reseña que se colocaba un cartel anunciador de la existencia de máquina en carretera, que se retiraba al finalizar su tarea.

En lo que respecta al sentido contrario al que llevaba el vehículo accidentado, el citado Agente manifiesta que existían dos señales admonitorias del peligro por la gravilla suelta, incluyendo una de ellas la limitación de velocidad a 20 km/hora. El Jefe de Equipo, en cambio, señala que la señalización era la misma que la del sentido Mazarrón-Águilas, salvo la R-6, sustituida por la R-5 (que, en concordancia con la primera, establece que los vehículos provenientes de ese carril no tienen prioridad a la hora de abordar el único carril disponible por las obras).

Cierto es que la declaración de este último funcionario se refiere a la situación del día siguiente al del accidente, en que se personó en el lugar de los hechos, pero dado el número de señales (cinco) que afirma que había, resulta lógico pensar que existieran el día anterior, pues éste señala que durante toda la ejecución de las obras se mantuvieron las referidas señales (salvo las dos que indica que faltaban y que cabe presumir que faltaban también el día anterior, es decir, el del accidente).

El referido informe del Jefe de Equipo se completa con lo expuesto en el de 9 de abril de 2001 del Ingeniero Jefe de Sección de Conservación del Sector Lorca.

En lo que atañe al estado de las obras de consolidación de la zahorra en los tramos de ensanche que, después, habrían de ser pavimentados por F., S.A.:

"De los 1.400 m.l. que están ya ensanchados, los 500 metros últimos, que son los que se podría producir algún desprendimiento de este material ya que son consolidación definitiva, se conseguiría a primeras horas del siguiente día de trabajo (el lunes), y en consecuencia, estos tramos se señalizan anunciándolo mediante señal de "gravilla suelta". En el caso que nos ocupa y en el tramo del accidente así estaba señalizado en ambos sentidos de circulación. No tiene sentido que en el lado contrario al del accidente todo el mundo reconoce que sí estaba esta señal y en el del accidente, que fue el último en terminar, no se señalizara".

En lo que se refiere a la limitación de velocidad en toda la carretera:

"Conscientes de que toda la carretera y muy particularmente este tramo necesita limitar la velocidad (y) así la tenemos limitada a 60 km/h., según se desprende del cuadro que se acompaña en el informe del Jefe de Grupo D. J. M. M. (Cuadro que no obra en el expediente). Se puede observar que no hay ninguna señal que ponga fin a esta limitación de 60 km.h., pues los tramos en que se podría levantar la prohibición o recomendación, serían inapreciables. En las dos señales de limitación de velocidad de 50 km/h., que hay en los p.k. 10 y 10,800 si se pone fin de prohibición, en el p.k. 11 para la última".

Sin perjuicio de la puntual limitación de 20 km/ hora indicada por el Agente de la Guardia Civil ubicada en el carril contrario al del vehículo accidentado, dicho Agente afirma que la velocidad máxima permitida en la carretera es de 90 km/hora (esto es, la genérica para turismos), lo que, como vemos, contrasta frontalmente con lo expresado por los técnicos encargados de la ejecución de las obras en cuestión.

Esta situación de incertidumbre, derivada de testimonios contradictorios de dos funcionarios, que, por tal condición, gozan de presunción de objetividad, debió haber sido resuelta mediante su oportuno careo a la mayor brevedad posible, para lo cual era cauce adecuado el de las diligencias penales previas que se incoaron al efecto. Sin embargo, no consta que en ellas, ni en el posterior Juicio de Faltas, se practicara tan trascendental prueba, probablemente porque se apreció la prescripción de la presunta falta penal y se acordó el archivo del juicio mediante Auto de 14 de abril de 2000.

Ante estas circunstancias, cuando se desarrolla la instrucción del presente procedimiento, tras la reclamación presentada en abril de 2001, los hechos son tan lejanos en el tiempo que la práctica de dicho careo difícilmente hubiese podido resultar útil, pues es lógico pensar que ambos funcionarios se limitaran a ratificar sus previas declaraciones. Por la misma razón, no parece que el eventual testimonio que se pudiera solicitar del personal del equipo de mantenimiento que limpió la vía de gravilla pudiese ser todo lo preciso que requieren las circunstancias del caso.

En este trance, el Consejo estima que debe prevalecer la declaración contenida en el Atestado, en cuanto instrumento que, por su cercanía en el tiempo respecto a los hechos que describe, y por provenir de un Agente de la autoridad cuyas actas tienen reconocida presunción de veracidad, resulta especialmente idóneo al respecto.

En consecuencia, la falta de señalización adecuada del riesgo que suponían las obras en cuestión supone un anormal funcionamiento de los servicios públicos regionales de mantenimiento y conservación de sus carreteras.

CUARTA.- Sobre la relación de causalidad entre los daños corporales por los que se reclama indemnización y el accidente acaecido.

En relación con el *"quantum"* indemnizatorio en lo que atañe a los daños materiales, ha de estarse a lo reclamado, por no discutido; y en lo que afecta a los daños corporales, es necesario poner de manifiesto que las actuaciones obrantes en el expediente resultan insuficientes para considerar plenamente acreditada la relación de causalidad entre los aducidos por los reclamantes como base para calcular la indemnización que, por este concepto, solicitan, y el accidente producido.

Así, en la reclamación se aduce que los tres nódulos mamarios que le fueron extirpados a la Sra. L. M., con los consiguientes días de lesión impeditivos y el perjuicio estético de las cicatrices que le quedaron, se debieron al traumatismo causado por el impacto del vehículo contra el talud de tierra de la calzada, tras el derrape de aquél a causa de la gravilla. Tal afirmación se apoya en los informes de los médicos forenses emitidos en el seno de las diligencias penales abiertas en su día por estos hechos. (Antecedente Segundo, B), del Dictamen).

Sin embargo, tratándose de una cuestión de valoración médica, la descripción del forense, por estar fundada en informes de terceros (no aportados al expediente), y no concluir nunca que los nódulos sean consecuencia directa o indirecta del accidente, no puede tener un valor absoluto.

Tal circunstancia justifica que se complete la instrucción, recabando dichos informes clínicos y practicando las actuaciones que se consideren necesarias (entre otras, solicitud de informes periciales, a la vista de la documentación clínica) para determinar con precisión la relación de causalidad entre los indicados daños corporales y el accidente en cuestión; actos de instrucción que se consideran esenciales para la adecuada resolución del presente procedimiento y que deberán realizarse con la debida contradicción con los reclamantes previamente al dictado de la resolución final

En atención a todo lo expuesto, el Consejo Jurídico formula las siguientes

CONCLUSIONES

PRIMERA.- Se informa desfavorablemente la propuesta de resolución objeto de Dictamen, por cuanto se aprecia relación de causalidad entre los daños alegados y el funcionamiento del servicio público de carreteras.

SEGUNDA.- En cuanto a los daños indemnizables, si bien los materiales han quedado acreditados y valorados, los personales habrán de serlo en actuaciones contradictorias instruidas al efecto, al no quedar suficientemente acreditada la relación de causalidad entre los mismos y el accidente.

No obstante, V.E. resolverá.