



JUZGADO TREINTA Y CUATRO ADMINISTRATIVO
CIRCUITO DE BOGOTÁ
Sección Tercera

CIUDAD Y FECHA	Bogotá D.C., veintiuno (21) de octubre de dos mil veintidós (2022)
REFERENCIA	Expediente No. 11001333603420200002900
DEMANDANTE	Francia Liliana Manrique Gonzalez en nombre propio y en representacion de Brandon Andres Ortiz Manrique Y Nicol Andrea Muñoz Manrique, Maria Liliana Gonzalez Nieto, Laura Sofia Gil Gonzalez, Maria Enith Nieto De Gonzalez, Gildardo Arturo Ortiz Duque
DEMANDADO	Nacion - Ministerio De Defensa - Policia Nacional
MEDIO DE CONTROL	Reparación Directa
ASUNTO	Fallo de Primera Instancia

Agotado el trámite procesal sin que se observe causal de nulidad que invalide lo actuado, se procede a dictar sentencia en el proceso de **Reparación Directa** iniciado por **Francia Liliana Manrique González en nombre propio y en representación de Brandon Andrés Ortiz Manrique Y Nicol Andrea Muñoz Manrique, María Liliana González Nieto, Laura Sofia Gil González, María Enith Nieto De González, Gildardo Arturo Ortiz Duque** contra la **Nación - Ministerio De Defensa - Policía Nacional**

1. ANTECEDENTES:

1.1. La DEMANDA

DEMANDANTES	CALIDAD
Francia Liliana Manrique González	Victima Directa ¹
María Liliana González Nieto	Victima Directa ²
María Enith Nieto	Madre ³ de María Liliana González Nieto
Laura Sofia Gil González	Hija ⁴ de María Liliana González Nieto
Brandon Andrés Ortiz Manrique	Hijo ⁵ de Francia Liliana Manrique González
Gildardo Arturo Ortiz Duque	Esposo ⁶ de Francia Liliana Manrique González
Nicol Andrea Muñoz Manrique	Hija ⁷ de Francia Liliana Manrique González

1.1.1. PRETENSIONES

“PRIMERA: Que se declare patrimonialmente responsable a la **NACIÓN-MINISTERIO DE DEFENSA – POLICÍA NACIONAL**, por los daños morales sufridos por las actoras como consecuencia de la falla del servicio generada por el actuar irregular de los uniformados en el procedimiento de policía, al atravesar una motocicleta oficial en toda una curva, sin atender los protocolos de seguridad y de información, lo que generó el volcamiento de la buseta.

SEGUNDA: Como consecuencia de la declaración anterior, se condene a la **NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA – POLICÍA NACIONAL** a indemnizar a título de daño moral el equivalente a los SMLMV para cada uno de ellos, en atención a que, en dicho accidente de tránsito sufrieron lesiones madre e hija que se relacionan a continuación:

MARÍA LILIANA GONZÁLEZ NIETO (victima - madre) 200 SMLMV

¹ Folios 28 y 29 punto 1 del expediente digital

² Folios 40 y 41 punto 1 del expediente digital.

³ Folios 48 y 49 punto 1 del expediente digital.

⁴ Folios 44 y 45 punto 1 del expediente digital.

⁵ Folios 32 y 33 punto 1 del expediente digital.

⁶ Folios 54 y 55 punto 1 del expediente digital.

⁷ Folios 36 y 37 punto 1 del expediente digital.

MARÍA ENITH NIETO DE GONZÁLEZ (madre) 100 SMLMV
LAURA SOFÍA GIL GONZÁLEZ (hija - hermana) 150 SMLMV
FRANCIA LILIANA MANRIQUE GONZÁLEZ (víctima - hija) 200 SMLMV
BRANDON ANDRÉS ORTIZ MANRIQUE (hijo – nieto) 150 SMLMV
NICOL ANDREA MUÑOZ MANRIQUE (hija – nieta) 150 SMLMV
GILDARDO ARTURO ORTIZ DUQUE (yerno – cónyuge) 150 SMLMV

Suman los daños morales la suma de **MIL CIEN SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (1100 SMLMV) para un total de NOVECIENTOS SESENTA Y CINCO MILLONES QUINIENTOS OCHENTA Y TRES MIL TRESCIENTOS PESOS MONEDA CORRIENTE (\$965.583.300) M/CTE.**

TERCERA: Como consecuencia de la declaración de responsabilidad se condene a la NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA – POLICÍA NACIONAL a pagar por el daño a la vida en relación el equivalente a los SMLMV para cada una de ellas, que se relacionan a continuación:

MARÍA LILIANA GONZÁLEZ NIETO 100 SMLMV
FRANCIA LILIANA MANRIQUE GONZÁLEZ 100 SMLMV

La suma del daño a la vida en relación es la suma de **DOSCIENTOS SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (200 SMLMV) para un total de CIENTO SETENTA Y CINCO MILLONES QUINIENTOS SESENTA MIL SEISCIENTOS PESOS MONEDA CORRIENTE (\$175.560.600)**

CUARTA: Se ordene a las demandadas dar cumplimiento a la sentencia en los términos de los artículos 192 Y 195 del CPACA.”

1.1.2. Los **HECHOS** sobre los cuales basa su petición son en síntesis los siguientes:

PRIMERO: La señora MARÍA ENITH NIETO DE GONZÁLEZ es la madre de la señora MARÍA LILIANA GONZÁLEZ NIETO, quien es la madre de LAURA SOFÍA GIL GONZÁLEZ (menor de edad) y de la señora FRANCIA LILIANA MANRIQUE GONZÁLEZ, quien es madre de NICOL ANDREA MUÑOZ MANRIQUE. La señora FRANCIA LILIANA MANRIQUE GONZÁLEZ contrajo matrimonio con el señor GILDARDO ARTURO ORTIZ DUQUE, producto de esa unión nació BRANDON ANDRÉS ORTIZ MANRIQUE (menor de edad) tal y como se puede evidenciar en el registro civil de matrimonio y cada uno de los registros civiles de nacimiento.

SEGUNDO: El día 25/11/2017 en la vía que conduce de la ciudad de Cali hacia el municipio de Andalucía, en el Kilómetro 54 más 550 metros sentido sur – norte, siendo aproximadamente las 11:30 de la mañana, el señor MARÍN GORDILLO YIMER, Identificado con C.C. No. 80.894.150 conducía el vehículo de transporte público de placa ZDA-606, marca Chevrolet, adscrito a la empresa “COOPETRANS TULUÁ”, con toda la documentación vigente del automotor y del conductor y respetando las normas de tránsito, cuando al momento de ingresar a la curva, observa que una motocicleta uniformada de la Policía Nacional de placas RTM-62D se encontraba atravesada en toda la curva usando todo el carril derecho de la vía, lo que generaba que los vehículos se desviarán hacia el carril izquierdo donde estaban siendo detenidos por los uniformados WALTER MOSQUERA, identificado con C.C. No. 1.076.382.089 y FABIO TOVAR, Identificado con C.C. No. 94.233.482 adscritos a la Estación de Policía SONSO, quienes no utilizaron elementos de prevención y de información para que los conductores conocieran de antemano el procedimiento policial que se encontraban realizando, por lo que el conductor del microbús, en aras de evitar una colisión con los vehículos estacionados en el carril rápido y la motocicleta atravesada en plena curva, genera un accidente catalogado como “volcamiento”

TERCERO: En el vehículo automotor de servicio público se desplazaban las señoras **MARÍA LILIANA GONZÁLEZ NIETO** y **FRANCIA LILIANA MANRIQUE GONZÁLEZ**, madre e hija respectivamente, quienes sufrieron múltiples lesiones físicas y psicológicas producto del accidente de tránsito.

CUARTO: La Policía de Tránsito y Transporte con jurisdicción en Guacarí realizó el Informe Policial de Accidente de Tránsito No, 000536755, donde estableció que los hechos del día 25/11/2017 se presentaron aproximadamente a las 11:30 horas en la vía Cali – Andalucía, kilómetro 54 + 550 metros Sur – Norte, destacando “La motocicleta de placas RTM62D de la Policía Nacional se encontraba sobre la berma, cuando los policiales: PT Walmer Mosquera C.C. 1.076.382.089 y PT Fabio Tobar C.C. 94.233.482, de la estación de policía Sonso, se encontraban realizando un procedimiento policial de cierre de la vía, en un momento el microbús toma la derecha de la vía, para evitar chocar con la motocicleta, se sale de la vía, sufriendo volcamiento”

QUINTO: Producto de ese volcamiento generado por la motocicleta atravesada de la Policía Nacional, resultaron lesionadas las víctimas directas con trauma en la cadera, múltiples contusiones, traumatismos superficiales y demás, que le generaron incapacidades medico legales y unas afectaciones morales que se extendieron a sus familiares, quienes soportaron las deplorables condiciones físicas y anímicas generadas por el accidente.

1.2. LA CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA:

DEMANDADO	CALIDAD
Nacion - Ministerio De Defensa - Policia Nacional	Demandada Principal

1.2.1. CONTESTACIÓN POLICÍA NACIONAL

Me opongo, toda vez, que son manifestaciones y argumentos subjetivos del abogado de confianza de la demandante, más aún, cuando el croquis del accidente muestra que el accidente de tránsito se produjo por impericia e irresponsabilidad del conductor del vehículo tipo buseta de placas ZDA 606 de la empresa COOPETRANS TULUA, ya que es tanto así, que la motocicleta institucional se encontraba en la berma y no sufrió daño alguno.

Teniendo en cuenta y como se dijo en precedencia, el accidente de tránsito en el cual resultaron lesionadas las demandantes tuvo ocurrencia por causa de la impericia e irresponsabilidad del conductor de la buseta, ya que al realizar el análisis del croquis del accidente y de las imágenes que fueron agregados al informe de la novedad, se puede determinar que el señor YIMER MARIN GORDILLO, conducía con exceso de velocidad tal y como lo muestra la huella de frenado.

Ahora bien, frente a las condenas relacionadas, es importante recordar al extremo activo, que el consejo de Estado a través de la sentencia de unificación de jurisprudencia del 28 de agosto de 2014, exp 31772, estableció los topes indemnizatorios para la liquidación de los perjuicios morales.

Como se ha manifestado a lo largo de este escrito, y analizado en croquis del accidente de tránsito, este se produjo como consecuencia de la irresponsabilidad e impericia del conductor del vehículo tipo buseta ya identificado dentro del presente proceso, que debido al exceso de velocidad con la que transitaba, puso en peligro a sus ocupantes, quienes resultaron heridos después del volcamiento que sufrió el automotor, ya que como se puede observar en el croquis y en la huella de frenado del vehículo, la cual tiene una longitud de 24 metros, es claro el exceso

de velocidad con la que transitaba, situación que los convierte en un peligro inminente para los demás usuarios de la vía, por ello mi defendida no puede ser responsable por este tipo de comportamientos en las vías, ya que muchos conductores como en este caso se creen pilotos de carreras, sin que les importe que existen más personas utilizando las calzadas.

Propuso como **excepciones** las siguientes:

EXCEPCIÓN	
TÍTULO	CONTENIDO
HECHO EXCLUSIVO Y DETERMINANTE DE UN TERCERO:	Se desvirtúan las pretensiones de la parte actora respecto a la Policía Nacional; toda vez, que el origen y razón del accidente de tránsito en el que resultó en volcamiento del vehículo tipo buseta conducido por el señor YIMER MARIN, y que en consecuencia se producen las lesiones de las hoy demandantes, se produce por la impericia e irresponsabilidad del conductor del automotor, al transitar por las vías nacionales sin el mínimo cuidado, sobrepasando los límites permitidos de velocidad, más aún cuando lo que transporta son personas y no mercancía, es claro que muchos de los accidentes que se producen en Colombia con este tipo de vehículos, son principalmente por exceso de velocidad, debido a la competencia que se presenta entre las distintas empresas de transporte de pasajeros por los ciudadanos que desean tomar el mismo
IMPROCEDENCIA DE LA FALLA DEL SERVICIO:	De acuerdo a los presupuestos expuestos por el Consejo de Estado aceptados por la Procuraduría General de la Nación, encontramos que en el caso concreto, a la POLICÍA NACIONAL, no le asiste ninguna FALLA EN EL SERVICIO, ya que como se expuso en puntos anteriores, todo devino del comportamiento irresponsable del conductor del vehículo tipo buseta.
EXCEPCION GENERICA	"La responsabilidad en materia contractual del Estado, encuentra su sustento en el artículo 90 de la Constitución Política.

1.3. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

1.3.1. Demandante:

"Solicito acoger las pretensiones de la demanda teniendo en cuenta el discurrir procesal. Desde la fijación del litigio se estableció buscar determinar si las demandadas son responsables de los perjuicios presuntamente causados a los demandantes por el accidente de tránsito del 25 de noviembre de 2017.

La parte demandada manifestó que no hay falla en el servicio y pretende imputar el hecho exclusivo de un tercero. Pero definitivamente, con base en las pruebas documentales allegadas, lo que se logra dilucidar al respecto es que no había circunstancia o motivo que los exonere de responsabilidad frente a la situación acaecida. Esto es así pues no había protocolo u orden respecto del retén que se instaló sobre la vía, donde inclusive, dentro del informe que presenta la Policía, a motu proprio, que el vehículo de servicio público que se encontraba transportando a las personas heridas, viajaba con exceso de velocidad.

Esto contradice el informe policial de accidente de tránsito, que es la prueba determinante. Allí se establece que las hipótesis son la causa 157 por la motocicleta que se encontraba dentro de la berma. La motocicleta resultó ser efectivamente de la Policía Nacional y esto quedó probado. En el informe se indica que esta moto se hallaba en la berma, la policía no tenía un protocolo establecido ni cumplió con los protocolos de seguridad vial. En este sentido, si se evidencia la responsabilidad extracontractual del estado para el caso en concreto. Hubo violación de las normas de tránsito terrestre y protocolos de seguridad vial.

Por eso solicito que tenga en cuenta las pruebas documentales y a su vez las testimoniales que se recaudaron dentro de la oportunidad probatoria y se declaren favorables las pretensiones de la demanda”.

1.3.2. NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA – POLICÍA NACIONAL:

Al analizar el material probatorio, en el informe policial de accidente de tránsito, se evidencia que la vía era recta, con terreno plano, en un día normal y sin curva, con dos carriles que iban en el mismo sentido. En ese sentido, el conductor contaba con todas las ventajas para obtener una visibilidad clara, además, siendo un bus con cierta elevación permitía aun más visibilidad al conductor.

Además, la hipótesis del accidente (hipótesis es una suposición) manifestó que la causa del accidente estaba entre que el conductor del bus se hubiere salido de la vía y transitar por la berma; y la otra hipótesis, fue que la moto se encontrara en la berma. Es preciso indicar que el artículo 2 del Código Nacional de Tránsito describe que berma es parte de la estructura de la vía destinada al soporte de la vía, destinada a tránsito de vehículos de emergencia. Este segmento solo puede ser utilizado para el tránsito de peatones, semoviente, y vehículos de emergencia.

Puede ser utilizada para estacionar vehículos de manera ocasional, como lo hizo la motocicleta. Huella de frenada evidencia que se desplazaba a alta velocidad. Según los testimonios, los testigos aseguraron que la curva que estaba antes de la vía era abierta, y que podían verse los carros que se encontraban adelante. La testigo no usaba el cinturón de seguridad pese a haber estado en los asientos de adelante. La demandante no logró demostrar el perjuicio, no se demostró pérdida de capacidad o invalidez.

Quedo demostrado que el conductor tuvo impericia al manejar por lo que solicito exonerar a la Policía Nacional.

2. CONSIDERACIONES

2.1. LAS EXCEPCIONES PROPUESTAS:

En cuanto a la excepción de **IMPROCEDENCIA DE LA FALLA DEL SERVICIO propuesta por el IDU**, no goza de esta calidad, en atención a que los hechos que se aducen como fundamento de la misma, no la conforman, limitándose simplemente a negar o contradecir los supuestos de hecho en que los demandantes sustentan su acción. En este sentido, el término “excepción”, está reservado para aquéllos únicos casos en que tal instrumento de defensa, se traduce en la acreditación de hechos y razones distintos, encaminados a excluir, enervar o dilatar las pretensiones. Con todo se tendrán en cuenta como razones de la defensa.

Respecto de la excepción denominada **HECHO EXCLUSIVO Y DETERMINANTE DE UN TERCERO**, por tratarse de eximentes de responsabilidad, se estudiarán sólo en el evento en que aquella se configure. Por ende, se procederá a determinar si en el sub examine si se verifican todos y cada uno de los presupuestos que permitan la responsabilidad de las demandadas.

En cuanto a la **EXCEPCION GENÉRICA** propuesta sólo puede considerarse como un llamado al Despacho para que en caso de encontrar una causal que pudiera enervar las pretensiones de la demanda, así lo indique, por lo que se tendrá en cuenta, advirtiendo que a la fecha no encuentra ningún motivo que impida proferir una decisión de fondo en este asunto.

2.2. LA RAZÓN DE LA CONTROVERSIA:

Conforme a lo establecido en la FIJACIÓN DEL LITIGIO, se busca establecer si LA NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – POLICIA NACIONAL es administrativa y extracontractualmente responsable de los perjuicios presuntamente causados a los demandantes, como consecuencia de las lesiones sufridas por las señoras Francia Liliana Manrique González y María Liliana González Nieto en accidente de tránsito ocurrido el 25 de noviembre de 2017.

Surge entonces el siguiente problema jurídico:

¿La Nación – Ministerio de Defensa Nacional – Policía Nacional debe responder administrativa y extracontractualmente por los perjuicios presuntamente causados a los demandantes, como consecuencia de las lesiones sufridas por las señoras Francia Liliana Manrique González y María Liliana González Nieto en accidente de tránsito ocurrido el 25 de noviembre de 2017?

Para dar respuesta a esta pregunta debemos tener en cuenta lo siguiente:

La conducción de vehículos automotores es una actividad peligrosa y se enmarca en lo dispuesto por el Código Civil en su artículo 2356. Por lo tanto, a la parte demandada no le bastará acreditar la debida diligencia, sino que también debe demostrar la existencia de una causa extraña en la producción del daño, ya sea la fuerza mayor, el hecho exclusivo de la víctima o el hecho exclusivo del tercero.

En consecuencia, le bastará al actor demostrar la conducta riesgosa de la demandada, esto es, la conducción de vehículos y el daño sufrido a causa de tal conducta para atribuir la responsabilidad, y la parte demandada debe acreditar la ocurrencia de un eximente de responsabilidad.

2.3. ANÁLISIS CRÍTICO DE LAS PRUEBAS:

2.3.1 Conforme al material probatorio aportado, se encuentran **probados los siguientes hechos:**

- ✓ Francia Liliana Manrique González es hija de María Liliana González Nieto, esposa de Gildardo Arturo Ortiz Duque y madre de Brandon Andrés Ortiz Manrique y Nicol Andrea Muñoz Manrique. María Liliana González Nieto es hija de María Enith Nieto y madre de Francia Liliana Manrique González y Laura Sofia Gil González⁸.
- ✓ La señora María Liliana González Nieto labora en Comeva como auxiliar de servicios generales desde el 16 de abril de 2015 devengando un ingreso fijo mensual de \$871,457 COP, de los cuales el factor salario es \$781,242. Lo restante son beneficios de carácter no salarial⁹.
- ✓ La señora Francia Manrique laboraba en Cristus Sinergia – Hospital En Casa S.A desde el 16 de junio de 2014 en el cargo de auxiliar administrativo devengando un ingreso promedio mensual de \$1´442.843¹⁰.

⁸ Folios 28 y ss Punto 001 ED

⁹ Folio 62 Punto 002 ED

¹⁰ Folio 92 Punto 001 ED

- ✓ María Liliana González Nieto presentó denuncia – querrela por los hechos ocurridos el **25 de noviembre del 2017** ante la Fiscalía Local del Municipio de Guacarí, Valle del Cauca, manifestando que “(...) iba como pasajera del vehículo de servicio público de la empresa Coopetrans Tuluá de placas ZDA-606, y cuando íbamos a la altura de la vía de Guacarí que conduce a Buga y cuando íbamos en la carretera y a un lado de la vía había un retén de la policía, al lado izquierdo y al lado derecho había una motocicleta de la policía y el chofer de la buseta para no colisionar con la moto de la policía y el esquivo y perdió el control de la buseta y se volcó. Y creo que el chofer hizo esa maniobra para no chocar contra un árbol que había hacia el lado derecho y nos pudiera pasar algo peor y cuando se volcó la buseta ayudamos a sacar personas de la buseta y luego llegaron las ambulancias y nos dieron los primeros auxilios y nos llevaron para clínica Urgencias Médicas de Buga y allí fuimos valorados por los galenos y nos tomaron exámenes y hasta las seis de la tarde que nos dieron salida de la clínica (...) yo veía bien al conductor y cada pasajero estaba en su silla correspondiente (...)”¹¹

- ✓ En el formato único de noticia criminal se relacionan los hechos ocurridos base de la acción el **25 de noviembre de 2017**, donde se relacionan como víctimas las señoras María Liliana González Nieto y Francia Liliana Manrique González. Lo mismo puede observarse en la constancia de incapacidad y las historias clínicas presentadas¹².

- ✓ En informe de accidente de tránsito del 25 de noviembre de 2017, se dejó constancia del accidente que tuvo lugar en la vía Cali – Andalucía en el Km 54+550 mts Sur-Norte. Tal accidente fue producto de un volcamiento en un tramo rural de la vía nacional, en condición climática normal. Se indica que la vía es recta, con berma, sin iluminación artificial y sin señales verticales. Se indica que la visibilidad era normal. El conductor del vehículo era Yimer Marín Gordillo, identificado con C.C. 80.894.150, y la placa del vehículo ZDA-606 marca Chevrolet. Se indica que la motocicleta hallada en el lugar no presenta ningún daño material, ya que no fue tocada o colisionada por el microbús. Como hipótesis del accidente se encuentran dos. La No. 131 relativa a causa del conductor por salirse de la calzada, y la No. 157, atinente a la motocicleta que estaba sobre la berma. Se hace referencia al procedimiento policial de cierre de la vía, y a que el conductor por esquivarlo genera el volcamiento. Según el croquis el accidente se produjo justo después de una curva; sin embargo, se ubica a la moto en la berma, unos metros más allá de la curva¹³.

- ✓ En **auto inhibitorio No. I-DEVAL-2018-90** de la Policía Nacional de Colombia – Inspección General Delegada Región de Policía No. 4 del Departamento del Valle, Oficina de Control Disciplinario Interno, se indicó que efectivamente se realizaban actividades de control en la vía Cali – Tuluá Lm 50+500, pues se estaba buscando un vehículo que había hecho caso omiso a la señal de pare. Menciona que el accidente se produjo cuando el vehículo de servicio público Coopetrans se adelanta por el carril derecho de la vía y pierde el control. Indica que, ante el cumplimiento de las normas de seguridad por parte de los patrulleros, no se abriría ningún tipo de investigación disciplinaria¹⁴.

¹¹ Folio 58 Punto 001 ED

¹² Folios 70 y SS Punto 001 ED

¹³ Folios 109 y SS Punto 001 ED. Croquis en el folio 112 ibidem.

¹⁴ Folios 114-115 Punto 001 ED.

- ✓ Del proceso penal adelantado Rad. 763186000176201700529, quedan plasmados los siguientes hechos:

El conductor del vehículo de servicio público manifestó lo siguiente: “(...) manifiesta que el accidente se presentó debido a que unos policías habían detenido el tráfico después de la curva, donde habían varios vehículos ocupando los dos carriles y por no chocar con ellos, decido tomar hacia la derecha para pasar por la berma, fijándose que más adelante en la berma estaba estacionada una motocicleta de la Policía Nacional y que por no chocar contra ella se salió de la vía produciendo así el volcamiento(...)”¹⁵ El conductor no estaba en estado de embriaguez¹⁶.

Según álbum fotográfico de los hechos visible a folio 51 del punto 23 del ED puede observarse que el volcamiento efectivamente se produjo al lado de la motocicleta de la policía que se encontraba en la berma de la vía. Se observa un carril en un solo sentido, en carretera plana. Se observa efectivamente que el retén de la policía se encuentra después de una curva. Pueden observarse también los conos de seguridad típicos de los retenes policiales. La moto sin embargo no se encuentra en la curva, sino al costado derecho un poco más adelante en la berma.

En informe pericial solicitado por el Fiscal 05 Local de Guacarí, realizado por Mauricio Valencia Muñoz en noviembre de 2017¹⁷, se indicó que el estado de los frenos del vehículo de servicio público que sufrió el volcamiento era bueno. La dirección, caja de cambios, pito y retrovisores estaban en buen estado. Las direccionales, luces y el sistema de prendido no fue posible de analizar pues resultaron dañados en el accidente.

- ✓ En bitácora de los hechos de la Policía GS-2021-175811-DEVAL sobre los hechos ocurridos el 25 de noviembre de 2017, se anotó que efectivamente se montó un operativo policial de retén. Se indica que fue con las medidas de seguridad. Mencionan que, apareció de manera sorpresiva un vehículo tipo buseta de servicio público y en exceso de velocidad, adelantando por el carril derecho de la vía, momento en que pierde el control y se causa el volcamiento¹⁸.
- ✓ El Responsable de Movilidad del Departamento de Policía del Valle el 9 de julio de 2022 certificó que la motocicleta de marca Suzuki línea Dr-200 de placas RTM62D implicada en el accidente que nos ocupa, es de propiedad de la Policía Nacional de Colombia y actualmente se encuentra en servicio en el departamento de policía del Valle¹⁹.
- ✓ En respuesta a la solicitud de pruebas realizada por este despacho del 16 de julio de 2022²⁰, el Jefe del grupo de Asuntos Jurídicos Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, informó que frente a los elementos de información y seguridad que usan los uniformados en los cierres viales, se utilizan los estipulados en la Resolución 1885 de 2015. Mediante esta resolución se adopta el Manual de Señalización Vial de Dispositivos Uniformes para la Regulación de Tránsito en las Vías de Bogotá y el

¹⁵ Folios 1-23 Punto 23 ED

¹⁶ Folio 40 ibidem

¹⁷ Folio 88 punto 23 ED

¹⁸ Punto 024 del ED

¹⁹ Folio 41 Punto 024 del ED

²⁰ Folio 18 punto 026 del ED

documento puede encontrarse en internet. En el capítulo 8, punto 8.2 de eventos especiales programables (EPP) se hace referencia a los retenes de la Policía Nacional o del Ejército Nacional. Se señala que es competencia de la entidad la instalación de señalización, y dispositivos para la regulación del tránsito. Estos deben ubicarse con anterioridad a la iniciación del protocolo y permanecer durante su desarrollo. Se indica que la señalización debe ser instalada considerando variables físicas y operativas del sector a señalizar para que las personas tengan tiempo suficiente para captar el mensaje, reaccionar y acatarlo. Se menciona en el punto 8,4 que la circulación vial debe ser restringida u obstruida lo menos posible. Se menciona que pueden utilizarse reductores de velocidad, señales de pare portátiles, dispositivos luminosos, conos, entre otros. Indica que se puede informar a los conductores con una señal que lleve la leyenda “RETÉN”, y que debe ser rosa fluorescente.

- ✓ De conformidad con testimonio rendido por Daniela Gallego Serna en audiencia de pruebas, se tiene que el accidente ocurrió en noviembre de más o menos 2017, poco antes de medio día. Indicó que no estaba lloviendo, vía Cali – Tuluá. Indica que encontraron una curva y los carros estaba detenidos. El carro no iba a una velocidad muy alta, iban despacio, y al girar en la curva, encontraron que no había por donde pasar porque había un retén. Como la carretera estaba bloqueada el conductor intentó maniobrar para esquivar el bloqueo y se fue hacia la berma. Pero en la berma se encontró una moto de policía de forma horizontal. El conductor tenía que esquivar la moto, el policía y un árbol que estaba allí. Por un desnivel que estaba allí el bus se termina volcando. La señora Serna estaba ubicada en el primer puesto del bus. Iba casi que en el centro detrás de los dos copilotos, veía bien la carretera. Indica que no era un bus grande, sino uno intermunicipal, pequeño, de aproximadamente 20 pasajeros. Indica que los carros se podían ver desde la curva. Dice que los carros parecían estarse moviendo, pero que no fue hasta que estuvieron muy cerca que vieron que estaban quietos. Dice que el conductor intentó detenerse, pero no era posible porque ya estaban muy cerca de los carros. Reitera que los carros que estaban adelante sí se podían ver, pero que los carros parecían estar en movimiento, pero realmente no. Indica que no vieron señales de policía que indicaran que allí había un retén. Indicó que era una curva abierta, y que a menos de 3 metros se dio cuenta que los carros estaban detenidos. En cuanto a los carros, los vio desde bastante antes, como unos 100 metros.
- ✓ De acuerdo con el testimonio del señor Cesar Tulio Marín Díaz en audiencia de pruebas, se tiene que el accidente ocurrió en las horas de la mañana, vía Cali – Tuluá. El señor Marín se encontraba en la parte de atrás en la mitad. Tenía visibilidad de la carretera. El chofer iba a velocidad normal, pero en la curva había una fila de carros. Él se desvía, y por esquivar a la policía ocurre el volcamiento. El carro iba más o menos a 40 - 50 kms/h. a 15 -20 metros vio los carros que estaban detenidos. El conductor frenó, pero la moto nos estorbaba para pasar. Indicó que tiempo hubo de frenar, pero los agentes invadieron los carriles. La zona era plana. La curva daba para verificar el área completa.
- ✓ Mediante memorial aportado el 26 de septiembre de 2022, la entidad demandada informó que según oficio No. GS-20022-0553 del 13 de agosto de 2022 proferido por el patrullero Carlos Balcazar Gómez integrante del Cuadrante Vial 06 “el cerrito”, cuando llegaron al lugar del accidente no se

encontraron conos o vallas que indicaran sobre algún puesto de control por parte de los uniformados. Respecto los elementos instalados en la vía pública que contribuyen a minimizar los riesgos de accidentalidad, se informa que fueron fijados topográficamente en el informe policial de accidente de tránsito IPAT No. 000536755 puesto a disposición de la Fiscalía del municipio de Guacarí bajo el número de SPOA 763186000176201700529.

2.3.2. Entremos ahora a resolver el interrogante planteado:

¿La Nación – Ministerio de Defensa Nacional – Policía Nacional debe responder administrativa y extracontractualmente por los perjuicios presuntamente causados a los demandantes, como consecuencia de las lesiones sufridas por las señoras Francia Liliana Manrique González y María Liliana González Nieto en accidente de tránsito ocurrido el 25 de noviembre de 2017?

La respuesta al anterior interrogante es negativa, por las razones que pasarán a exponerse a continuación.

A efectos de dar claridad al asunto que nos convoca, es menester relatar sucintamente las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos. Estamos frente a un accidente de tránsito que tuvo lugar en la vía Cali – Andalucía en el Km 54+550 mts Sur-Norte. Está probado, según Informe Policial de Accidente de Tránsito, que un bus de servicio público sufrió volcamiento al tratar de esquivar un retén de la Policía que se encontraba aparentemente, justo después de una curva. Según los demandantes, realizar retenes en este tipo de lugares no es permitido por temas de seguridad vial, por lo que atribuyen la responsabilidad del volcamiento a este hecho.

De las anteriores afirmaciones se encontró probado, como ya se dijo, el lugar de los hechos y el accidente mismo. Igualmente, se estableció que para el momento del accidente la condición climática era normal. Se indicó que la vía era recta, con berma, sin iluminación artificial y sin señales verticales. En cuanto a la visibilidad, se determinó que era buena. Pese a lo antes dicho y a indicar que la vía era recta (esto es, el lugar donde se volcó el vehículo), lo cierto es que el Informe de Policía da cuenta de un retén ubicado unos cuantos metros después de la curva.

En dicho informe de la policía se establecieron dos posibles hipótesis como causa del accidente. Por un lado, se indicó que podía haberse generado debido al retén realizado por la entidad; y por otro, que la responsabilidad podría haber sido del conductor del microbús al salirse de la vía. A continuación, se expone el análisis realizado por este despacho que nos llevó a decantarnos por una de estas y descartar la confluencia de causas. Veamos.

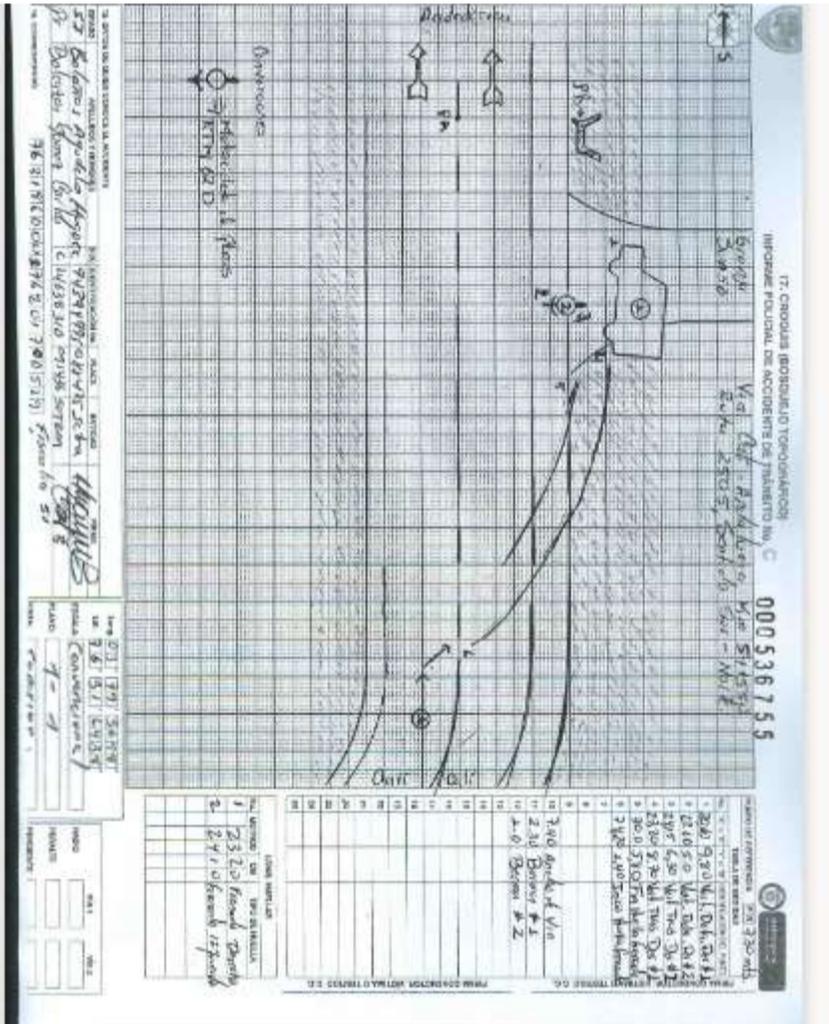
Consideremos la primera hipótesis como causa de los hechos, es decir, la que indica que la causa de aquel fue el retén de la Policía.

De acuerdo con la normatividad aportada, la señalización elegida obedece a las circunstancias de cada caso. Se indicó que es competencia de la entidad la instalación de señalización, y dispositivos para la regulación del tránsito. Estos deben ubicarse con anterioridad a la iniciación del protocolo y permanecer durante su desarrollo. Igualmente, la señalización debe ser instalada considerando variables físicas y operativas del sector a señalar, para que las personas tengan tiempo suficiente de captar el mensaje, reaccionar y acatarlo.

Frente a este deber, se dijo en oficio No. GS-2022-0553 del 13 de agosto de 2022 proferido por el patrullero Carlos Balcazar Gómez integrante del Cuadrante Vial 06 “El Cerrito”, que cuando se llegó al lugar de los hechos no había conos o vallas que indicaran el puesto de control de los uniformados.

De acuerdo con lo anterior, como no pudo probarse que hubiera señalización aparente, en principio encontramos que habría una falla de la entidad. Sin embargo, no se vislumbra un nexo de causalidad si tenemos una visión mucho más clara de las circunstancias que rodearon este incidente.

Para ello ubicamos el lugar de los hechos mediante la aplicación Google Maps gracias a las coordenadas que estableció y registró la Policía Nacional en el Informe de Accidente de Tránsito (Long. 03.793698; Lat.79.312438). Con esta información y el croquis dibujado por la policía visible al punto 24, folio 22 del expediente digital y que se adjunta a este estudio, pudimos determinar con exactitud que el accidente se produjo en una de las entradas de la Granja Sonso (vía Cali-Andalucía), como puede observarse enseguida.



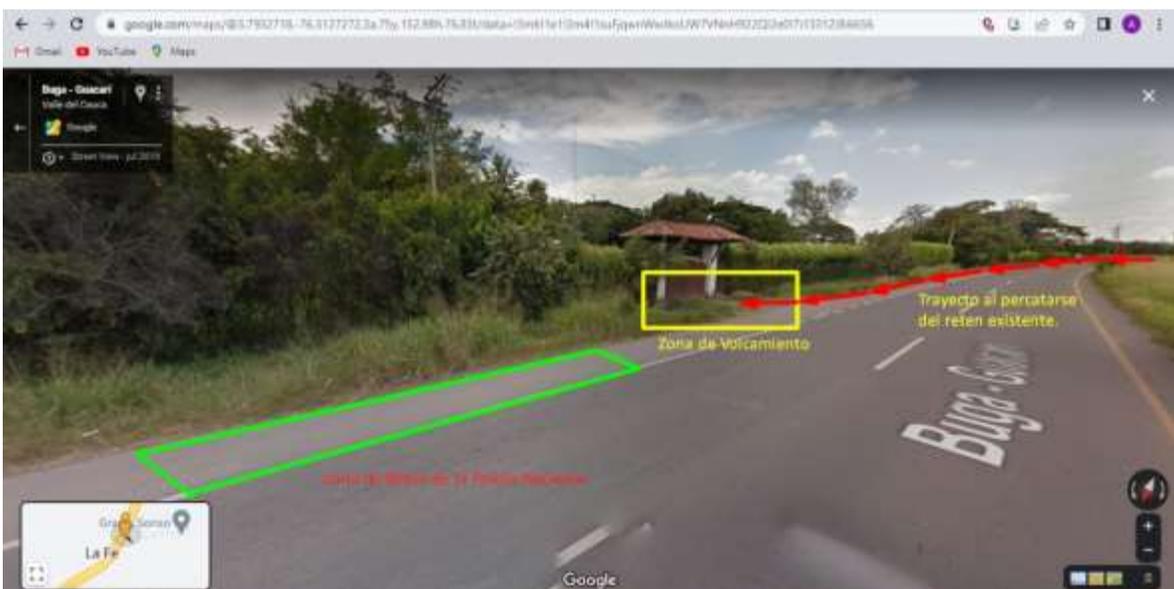


Las anteriores imágenes nos muestran la trayectoria del accidente, una con el croquis y otra, vista desde arriba. De conformidad con las pruebas obrantes en la demanda, más o menos al llegar a la curva el conductor se percató de que los vehículos que iban adelante estaban detenidos, y fue por eso que maniobró, en vez de detenerse, ya que no se determinan señales de frenado en el croquis, para evitar un accidente y salió de la vía por la berma.

Veamos unas imágenes del lugar del accidente visto desde la carretera misma:



(vista de la carretera justo antes de la curva vía Cali – Andalucía)



(vista de la carretera después de la curva – lugar del accidente)

Veamos también, un pequeño video del Google Maps, a efecto de contar con una panorámica más realista del lugar de los hechos y de la trayectoria que llevaba el microbús cuando ocurrió el accidente.

[032VideoPanoramicaLugarAccidenteRd202000029.mp4](#)

Teniendo en cuenta que el accidente ocurrió de día, con buena visibilidad y sin condiciones climáticas especiales; llegamos a la conclusión de que, aunque hay una falla en el servicio de la entidad (no disponer de señalización de sus retenes), esa falla no es la causa del accidente. Esto rompe, por ende, el nexo de causalidad que permitiría atribuir la responsabilidad del accidente a la Policía Nacional.

A efectos de complementar la anterior consideración, se hace menester analizar la segunda de las hipótesis: **La de la impericia del conductor al momento de salirse de la vía.**

De conformidad con los testimonios recibidos, pudo establecerse que el vehículo iba a baja velocidad, aproximadamente 40 Kms/h (ambos testigos coincidieron en la misma versión). También quedó expuesto que la curva era abierta y no cerrada, y que más o menos a cien metros podían verse los carros que se encontraban adelante.

Una de las testigos mencionó que, durante esos 100 metros, y hasta que faltaban 3 metros de distancia, no se habían dado cuenta que los autos estaban detenidos. Indicó que parecía que estuvieran en movimiento. No obstante, esto no reviste lógica alguna en parecer de este operador judicial.

¿Cómo podía obviarse que los carros estaban detenidos si seguían en esa misma posición mientras se recorrían esos 100 metros de los que habla la testigo, teniendo en consideración la velocidad a la que presuntamente iba el microbús?

Para contestar este interrogante, consideremos el estudio de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL sobre la distancia de frenado:

“La distancia de frenado juega un papel muy importante en la prevención de colisiones o atropellos y en la mitigación de sus impactos, y depende directamente de la velocidad de circulación del vehículo, la capacidad de reacción del conductor, el desempeño del sistema de frenos, el estado de las llantas y el estado de la vía.

Es importante tiene en cuenta que la distancia total de detección está compuesta por la distancia recorrida por el vehículo desde el momento en que el conductor reacciona accionando el pedal del freno hasta que este se detiene completamente.

$$\textit{distancia de detención} = \textit{distancia de reacción} + \textit{distancia de frenado}$$

donde:

$$\textit{distancia de reacción} = \textit{velocidad vehiculo} * \textit{tiempo de reaccion del conductor}$$

Es así, que, si un vehículo que circula a 60 Km/ hora y la reacción del conductor en pisar el freno dura un segundo, la distancia recorrida es de 16,67 metros. Ahora, también se debe tener en cuenta la distancia de frenado que es la que el vehículo recorre entre el momento en que el conductor acciona el pedal del freno y el vehículo se detiene completamente.

Esta distancia depende de la velocidad del vehículo y el estado de la vía (coeficiente de fricción).

La fórmula a aplicar es:

$$\text{Distancia de frenado} = \frac{\text{Velocidad del vehículo}^2}{2 * \text{aceleración gravedad} * \text{coeficiente de fricción longitudinal}}$$

Si se toma un coeficiente de fricción medio para pavimento seco de 0,67 y el vehículo comienza a detenerse a una velocidad de 60 Km/hora, la distancia de frenado sería de 21,18 metros, es decir que un vehículo que marcha a 60 Km/hora requiere de 37,84 metros para detenerse en esas condiciones. Si se aplica la misma metodología, pero a una velocidad de 120 Km/hora, el vehículo requiere de 118 metros para detenerse completamente. Como se puede observar, en caso de peligro la distancia de reacción y la distancia de frenado son variables claves que implica entre otros, la reacción oportuna del conductor y un desempeño eficiente del sistema de frenos para garantizar la detención del vehículo en las distancias apropiadas”²¹

Veamos las variables teniendo en cuenta un segundo de reacción:

aceleración de la gravedad	m/seg ²	9,8
índice de fricción		0,67
Velocidad del vehículo	km/h	40
Velocidad del vehículo	m/seg	11,11
Distancia de frenado	m	9,40
Distancia para detenerse	m	20,51

Como puede observarse, la distancia para detenerse con un segundo de reacción, yendo a una velocidad de 40 Kms/h es de 20,5 metros y yendo a una velocidad de 60 Kms/h es de 37,8 metros.

Si según los testimonios recibidos, la velocidad del conductor era de 40 Kms por hora, y podían ver los vehículos más adelante desde un aproximado de 100 metros de anticipación, llegamos a la conclusión de que el conductor debía frenar, pero no lo hizo.

De conformidad con los documentos aportados, no se pudo probar una circunstancia que impidiera el frenado.

De acuerdo con las fotografías y videos adjuntos anteriormente, consideramos que la opción más plausible para el conductor era la de frenar y detener la marcha sobre la misma vía y esperar a que se desarrollara el curso normal del retén, ya que aún sin la presencia de las señales, había vehículos adelante que obstaculizaban su normal circulación y si hubiera mermado la velocidad, habría tenido margen de maniobra para detenerse sin chocar con ninguno de ellos.

Ahora bien, desde el momento en que el vehículo se desvía hasta el lugar del accidente, el conductor también hubiese podido frenar; sin embargo, esto no ocurrió,

²¹ Tomado de

<file:///C:/Users/OLGA%20C/.cache/Downloads/ANALISIS%20DE%20IMPACTO%20NORMATIVO%20-%20Res.%20Reglamento%20t%C3%A9cnico%20sistema%20de%20frenado.pdf>

o por lo menos no aparece probado y al percatarse de la motocicleta de la Policía sobre la berma, continuó con el recorrido sin que tampoco aparezcan señales de frenado; intentó evitarla o esquivarla, y fue en ese momento en que se produjo el volcamiento.

Este despacho se adhiere completamente a este pensar, toda vez que no nos explicamos por qué el conductor de la buseta de servicio público no frenó o no se detuvo al ver a los carros que se encontraban detenidos.

Este escenario conduce a que debemos descartar por completo la existencia de una concausa; pues de las condiciones de la carretera, de la presunta velocidad a la que iba el conductor, del tipo de curva en que ocurrieron los hechos, y del tipo de visibilidad con la que se contaba, encontramos que la causa del accidente fue por completo y en su totalidad, la impericia de quien conducía el microbús.

Por otro lado, y ya para finalizar, queremos llamar la atención en lo siguiente: Pese a que los testigos indicaron en audiencia de pruebas que la culpa había sido del retén de Policía; e incluso afirmaron que el conductor había hecho lo mejor posible evitando con su conducta un accidente peor, ambos testigos indicaron que hacían parte de un proceso penal que se adelanta por los mismos hechos en contra del conductor del microbús en calidad de denunciante. Tal demanda no tendría sentido si las víctimas mismas no consideraran que hay una atribución de responsabilidad a cargo de aquel.

En ese sentido y con base en los argumentos expuestos, se negarán las pretensiones de la demanda.

2.4. CONDENA EN COSTAS:

El artículo 188 del CPACA entrega al juez la facultad de disponer sobre su condena, lo cual resulta del análisis de la actuación procesal, en cuanto a la conducta de las partes y la causación y comprobación de las expensas¹⁰, descartándose una apreciación objetiva que simplemente consulte quien resulte vencido para que le sean impuestas.

En efecto, no habrá lugar a condenar en costas cuando no se observe que las partes hayan actuado con temeridad o mala fe en las actuaciones procesales¹¹.

Además, las costas deben aparecer comprobadas, de acuerdo con lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 365 del C.G.P, según el cual "Sólo habrá lugar a costas cuando en el expediente aparezca que se causaron y en la medida de su comprobación"

Analizados dichos aspectos, este despacho estima que en esta oportunidad no hay lugar a imponer condena en costas, debido a que no se aprecia temeridad o abuso de las atribuciones o derechos procesales por las partes y no está demostrada erogación alguna por expensas.

En mérito de lo expuesto, el **JUZGADO TREINTA Y CUATRO (34) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ**, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y, por autoridad de la Ley,

FALLA:

PRIMERO: Declárense no probadas las excepciones propuestas por las demandadas.

SEGUNDO: Niéguese las pretensiones de la demanda, de conformidad con lo señalado en la parte motiva de la sentencia.

TERCERO: Sin condena en costas.

CUARTO: Notifíquese a las partes del contenido de esta decisión en los términos del artículo 203 del CPACA.

CÓPIESE, NOTIFÍQUESE y CÚMPLASE


OLGA CECILIA HENAO MARÍN
Juez

AMRA

Firmado Por:
Olga Cecilia Henao Marin
Juez
Juzgado Administrativo
034
Bogotá, D.C. - Bogotá D.C.,

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez jurídica,
conforme a lo dispuesto en la Ley 527/99 y el decreto reglamentario 2364/12

Código de verificación: **d89be1c7fa209ff43c7c5a9b6283b92b7be0c2415f598f44c9d0cbba616185ad**

Documento generado en 21/10/2022 11:52:37 PM

Descargue el archivo y valide éste documento electrónico en la siguiente URL:
<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>