

**RESPONSABILIDAD DEL ESTADO EN ACCIDENTES DE TRANSITO POR  
FALLAS EN LA MALLA VIAL DE BUCARAMANGA DURANTE LOS AÑOS  
2.004-2.008**

**LYDA GIOVANA VILLAMIZAR RUIZ  
MARGARITA MARIA TORO HERNANDEZ**

**UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SNTANDER  
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS  
ESCUELA DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA  
BUCARAMANGA  
2012**

**RESPONSABILIDAD DEL ESTADO EN ACCIDENTES DE TRANSITO POR  
FALLAS EN LA MALLA VIAL DE BUCARAMANGA DURANTE LOS AÑOS  
2.004-2.008**

**LYDA GIOVANA VILLAMIZAR RUIZ  
MARGARITA MARIA TORO HERNANDEZ**

**Trabajo de grado para obtener el título de  
Abogada**

**Director  
Dr. Javier Alejandro Acevedo**

**UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER  
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS  
ESCUELA DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA  
BUCARAMANGA  
2012**

## **Dedicatoria**

*A mi madre por todo su apoyo, su amor, y sus consejos que me permitieron culminar esta gran etapa de mi vida.*

*A mis hermanos Dilma, Yesenia, Darinel, Edwin e Ysaura que día con día me apoyaron y me dieron ánimo para cumplir esta meta.*

*A mi novio que ha estado presente en toda mi vida universitaria me ha acompañado en los mejores y peores momentos dándome fortaleza y brindándome la confianza que se necesita para creer que los sueños se hacen realidad.*

*Con dedicación y cariño para todos ustedes.*

**LYDA VILLAMIZAR RUIZ.**

## **DEDICATORIA**

*A mi abuelita hermosa, me diste todo lo que soy como persona, mis valores, mis principios, mi perseverancia y mi empeño, y todo ello con una gran dosis de amor, y sin pedir nunca nada a cambio, por tu comprensión y cariño en momentos malos y menos malos, por tu paciencia en los momentos en que no era yo, y te causé sufrimiento.*

**MARGARITA MARIA TORO HERNANDEZ**

## **AGRADECIMIENTOS**

Llegar a esta etapa de mi vida, es sin duda fruto de la dedicación personal, pero también es la respuesta a los esfuerzos que personas como mi madre hacen para que cada uno de sus hijos cumplan sus metas y tengan en la vida cosa que a otros les negaron como el cariño de una familia y la dicha de culminar una carrera profesional, es por ello que a esta persona es a quien agradezco de manera especial, Y a Dios quien quía el camino de mi vida, y me ha puesto en el lugar indicado y con las personas correctas.

Pero no solo ellos intervino en el logro de esta meta, mis hermanos Dilma, Yesenia, Darinel, Edwin e Ysaura, me han brindado también su apoyo, mi novio Diego Jiménez Quiñónez me brindo su amor y compañía. Igualmente agradezco a su familia que me abrió las puertas de su casa y acogió en el seno de su hogar, brindándome la estabilidad emocional y familiar, que le falta al estudiante extranjero en ciudad como esta.

Definitivamente son muchas las personas a las que tengo que agradecer y para todas ellas que de una u otra manera me apoyaron mil gracias.

Con gran respeto y admiración agradezco a los profesores de la Universidad Industrial de Santander, en especial a quien dirigió nuestra tesis el Doctor JAVIER ALEJANDRO ACEVEDO, al equipo de personas que participaron durante mi carrera, es claro que sin su guía, el camino a recorrer seria más difícil.

A todos sinceramente, mi gratitud.

## **AGRADECIMIENTOS**

Son tantas las personas a las cuales debo parte de este triunfo, de lograr alcanzar mi culminación académica.

Definitivamente, Dios, mi señor, mi guía, mi proveedor; sabes lo esencial que has sido en mi posición firme de alcanzar esta meta, esta alegría que si pudiera hacerla material, la hiciera para entregártela, pero a través de esta meta podré siempre de tu mano alcanzar otras que espero sean para tu gloria.

A mi madre, a mis tíos Olga y Carlos, por darme la estabilidad emocional, económica, sentimental, para poder llegar a este logro, que definitivamente no hubiese podido ser realidad sin ustedes. GRACIAS, por darme esa posibilidad de que mi boca salga esa palabra, FAMILIA.

Abuelita siempre serás mi inspiración para alcanzar mis metas, por enseñarme que todo se aprende, y que todo esfuerzo es al final recompensa.

A mi tía adorada Diana que nunca dudó que lograría este triunfo, quien me brindó su amor, su cariño, su estímulo, y su apoyo constante de no dejarme flaquear. Este también es tu logro.

A todos mis amigos pasados y presentes; pasados por ayudarme a crecer y madurar como persona, y presentes por estar siempre conmigo ayudándome en todas las circunstancias posibles, también son parte de esta alegría, los recuerdo.

A Paola Y Octavio, dos persona que fueron mi apoyo incondicional, durante este agradable y difícil periodo académico. Por ser mis amigos, y por seguir soportándome y ser parte de mi vida, LOS VALORO.

Debo agradecer de manera especial y sincera al profesor JAVIER ALEJANDRO ACEVEDO, por aceptarme para realizar esta tesis, por su apoyo y confianza en mi trabajo, también le agradezco el haberme facilitado siempre los medios suficientes para llevar a cabo todas las actividades propuestas durante el desarrollo de esta tesis.

Y a todos aquellos que han quedado en los recintos más escondidos de mi memoria, pero que fueron partícipes de este logro.

## CONTENIDO

Pág.

INTRODUCCION	15
1. RESPONSABILIDAD DEL ESTADO EN ACCIDENTES DE TRANSITO POR FALLAS EN LA MALLA VIAL DE BUCARAMANGA DURANTE LOS AÑOS 2.004-2.008	16
1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	16
1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	16
1.3 HIPÓTESIS	16
1.4 JUSTIFICACIÓN	17
1.5 OBJETIVOS	17
2. MARCO DE REFERENCIA	19
2.1 ANTECEDENTES	19
2.1.1 Antecedentes Empíricos	19
3. MARCO CONCEPTUAL	27
4. MARCO TEORICO	29
4.1 CONCEJO DE ESTADO Y TRIBUNAL ADMINISTRATIVO	35
4.1.2 Consejo de Estado	36
4.1.2 Tribunal Administrativo de Santander	48
4.2 SISTEMA VIAL	54
4.2.1 Jerarquización De La Malla Vial	54
4.2.2 Estado De La Malla Vial	58
4.2.3 Responsable De Las Vías Y Su Mantenimiento	59
4.2.4 responsabilidad del estado y la malla vial	60
4.3 ACCIONES Y SU RELACIÓN CON LA MALLA VIAL	63
4.3.1 Acción de Grupo	63
4.3.2 Acción Popular	66
4.3.3 Acción de Reparación Directa	68
4.3.4 La Conciliación	69
4.4 LA MALLA VIAL DE BUCARAMAN	73
4.4.1 Redes De Vías Tipo	75
4.4.2 Las vías más afectadas de Bucaramanga	77
4.4.3 Índices de accidentalidad en Colombia y Bucaramanga, durante los años 2005 al 2008	85
5. METODOLOGIA	88
5.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN	88
5.2 FUENTES DE INVESTIGACIÓN	88
5.3 UNIVERSO Y MUESTRA	89
5.4 PLAN DE ANÁLISIS ESTADÍSTICOS.	89

6. PROPUESTA	90
7. CONCLUSIONES	91
BIBLIOGRAFIA	93

## LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Vías Arterias Tipo en la Ciudad de Bucaramanga	74
Tabla 2. Vías Arterias Tipo en la Ciudad de Bucaramanga	75
Tabla 3. Índice De Accidentalidad En Colombia Durante Los Años 2.004-2.008	85
Tabla 4. Índice de accidentalidad en Bucaramanga durante los años 2004-2008	86

MARGARITA MARIA TORO HERNANDEZ

## RESUMEN

**TITULO:** RESPONSABILIDAD DEL ESTADO EN ACCIDENTES DE TRANSITO POR FALLAS EN LA MALLA VIAL DE BUCARAMANGA DURANTE LOS AÑOS 2.004-2.008<sup>1</sup>

**AUTORAS:** Margarita María Toro Hernández; Lyda Giovana Villamizar Ruiz <sup>2</sup>

**PALABRAS CLAVES:** derecho, administrativo, Responsabilidad, extracontractual, estado, malla, vial

Bucaramanga es una ciudad capital con una extensidad vial de aproximadamente 550 Kmts, de los cuales solo un 30% se considera en buen estado; del 70% restante un 36% son vías que requieren mantenimiento de parcheo y en un término no mayor de 5 años y un 34% equivale a vías en las cuales la pavimentación ha cumplido su vida útil y por lo tanto necesitan repavimentación inmediata, según los informes del Fondo de Prevención Vial, esto indica que la malla vial de la ciudad en términos generales esta en mal estado y este mismo estado, es la causa de múltiples accidentes en la capital de los santandereanos, que cobra vidas de peatones y conductores que día con día deben hacer sus mejores maniobras para no caer en los huecos que cubren la ciudad y que se convierten en trampas mortales.

La malla vial su mantenimiento, su reparación y sus adecuaciones es una responsabilidad del Estado entendiéndose aquí entes territoriales y entidades que de tienen descentralización administrativa y hacen parte del Estado que en Colombia se constituye como un Estado Social de Derecho que debe propende que a sus soberanos no se vean lastimados ni vulnerados en sus derechos y uno de esos derechos es el de una movilidad segura que debe ser garantizada por el Estado y sus agentes y que de una u otra forma integra el sistema vial y todos los elementos que lo compone.

Para el caso que compromete es posible afirmar que la responsabilidad por accidentes de tránsito por fallas en la malla vial, no es una responsabilidad de tipo estatal, sino civil de tipo extracontractual en la que el sujeto imputable es el Estado.

---

<sup>1</sup> Trabajo de Grado.

<sup>2</sup> Facultad de Ciencias Humanas. Escuela de Derecho y Ciencia Política. Director: Javier Alejandro Acevedo Guerrero.

## ABSTRAC

**TITLE:** State Responsibility In Traffic Accident Failure In Road Screen During The Years 2004-2008 Bucaramanga<sup>3</sup>

**AUTHORS:** Margarita María Toro Hernández; Lyda Giovana Villamizar Ruiz<sup>4</sup>

**KEY WORDS:** law, administrative liability, tort, state, mesh, road

Bucaramanga is a capital city with an extensive road Kmts approximately 550, of which “only 30% is considered healthy, 70% remaining 36% are roads that require maintenance patching and a term not exceeding five years and 34% corresponds to ways in which the pavement has served its useful life and therefore need immediate resurfacing reportedly Road Prevention Fund, this indicates that the road network of the city in general is in poor condition and this same state, is the cause of many accidents in the capital of Santander, which takes lives of pedestrians and drivers who every day must make their best maneuvers to avoid falling into the holes that cover the city and become traps fatal.

The road network maintenance, repair and adjustments is a state responsibility here means local authorities and institutions which “have made administrative decentralization and the State in Colombia is constituted as a social state of law which tends to be their sovereign are not injured or violated in their rights and one of those rights is to secure mobility that drinks be guaranteed by the State and its agents and that in one way or another the road system and integrates all the elements that make it up.

In the event that commits it can be said that the responsibility for traffic accidents due to faulty road grid is not a state-like responsibility, but civil tort type in which the subject is attributable to the State.

---

<sup>3</sup> Paper Grade.

<sup>4</sup> Faculty of Human Sciences. School of Law and Political Science. Director: Alejandro Acevedo Javier Guerrero

## INTRODUCCIÓN

Durante el desarrollo de esta trabajo el lector encontrara temas que abarcan la responsabilidad del estado sus antecedentes y el manejo que en materia legal y de doctrina se le ha dado a la misma, así mismo se encontraran temas que tienen que ver con la malla vial de Bucaramanga, como están conformadas sus vías y una tipología vial que ubica las principales vías de la ciudad. Esto en forma de ubicación al tema central

Se hace referencia a la responsabilidad estatal y las subdivisiones de la responsabilidad civil, se trata también el tema de las acciones y la forma en la que ellas se involucran en un proceso en el que se busca la reparación del estado por accidentes de transito ocasionados por la falla en la malla vial de Bucaramanga.

Se ilustra la realidad de la malla vial por medio de fotografías y se dan datos estadísticos de accidentes de transito en Bucaramanga y Colombia el los años 2.004 al 2.008.

# **1. RESPONSABILIDAD DEL ESTADO EN ACCIDENTES DE TRANSITO POR FALLAS EN LA MALLA VIAL DE BUCARAMANGA DURANTE LOS AÑOS 2.004-2.008**

## 1.1 Planteamiento del Problema.

Al desarrollar el planteamiento del problema que se llevo a cabo en el desarrollo de la investigación, resulto una pregunta básica; y es el nivel de responsabilidad que maneja el Estado en los accidentes de tránsito cuando por culpa del mismo se causan daños o se pierden vidas humanas.

Con ocasión del uso de las vías públicas, pueden ocurrir numerosos accidentes que traen como consecuencia daños a las personas o en las cosas y estos eventos pueden tener su origen en el descuido de otros conductores o peatones, el mal estado de las vías o ser consecuencia de un caso fortuito, y según el origen del accidente se hará la determinación del sujeto imputable del hecho. En esta materia son pocos los autores que se dedicado a hablar acerca del tema; y eso fue descubierto durante el desarrollo del este proyecto.

Pero resulta importante determinar la responsabilidad del estado en los accidentes de transito así como las acciones y mecanismos legales pertinentes para que se decrete si responsabilidad dentro de un proceso.

## 1.2 Formulación del Problema

¿Que responsabilidad tiene el Estado en los accidentes de tránsito que se ocasionan por las fallas en la malla vial y han tenido lugar en el municipio de Bucaramanga durante los años 2.004 – 2.008?

## 1.3 Hipótesis.

Para el conglomerado social es de pleno conocimiento la responsabilidad que cada uno asume cuando en la comisión de un accidente de tránsito se causan daños materiales o a las vidas de las personas pero lo realmente importante es que la gran mayoría de los administrados desconoce de la responsabilidad que tiene el Estado los accidentes de tránsito que se causan por culpa del mal estado de la malla vial.

#### 1.4 Justificación

Todo trabajo tiene un fin mismo y este es elaborado como requisito de grada para obtener el título de Abogado que otorga la Universidad Industrial de Santander. Pero este no es motivo suficiente para hacer una investigación se necesita interés.

Este trabajo se hace por un interés en el tema, ya que esta temática siendo de gran importancia realmente no es tratada con profundidad por autores ni tratadistas en derecho.

Resulta este ser un tema interesante que nos acerca al concepto de responsabilidad civil y temas del derecho administrativo, aspectos viales que son bastante ajenos a la profesión de derecho pero que deben ser conocidos para poder abordarlo el tema de la responsabilidad del Estado en Accidentes de Tránsito.

Este es un tema que incluye miles de aspectos que realmente resultan imposibles tratar en un proyecto de grado por que resultan ser tan intenso como interesante.

#### 1.5 Objetivos

##### **General**

Conocer la responsabilidad que tiene el estado en los accidentes de tránsito que se ocasionan por culpa del deterioro y el mal estado de las vías en

Bucaramanga durante los años 2.004-2.008.

 **Específicos**

1. Determinar y analizar el tipo de responsabilidad del estado en accidentes de tránsito.
2. Identificar los elementos necesarios para que el sistema vial de un territorio se considere en buen estado.
3. Determinar a quien le corresponde el mantenimiento y reparación de la malla vial de Bucaramanga y así establecer la responsabilidad que tiene en Estado en los accidentes de tránsito por el mal estado de esta.
4. Plantear una posible solución que permita mejorar el sistema vial de la ciudad de Bucaramanga.

## 2. MARCO DE REFERENCIA

### 2.1 ANTECEDENTES

#### 2.1.1 Antecedentes Empíricos.

Una de las razones por las que se hizo más interesante esta investigación fue el poco manejo dogmático que ha tenido la relación y la causa generadora de los múltiples accidentes de tránsito ocurridos a diario en la capital de Santander; si bien, muchos de los autores que intentan abordar el tema lo han hecho de manera somera y superficial dedicándose únicamente a tratar el tema o manejar este aspecto con estadísticas que lo único que demuestran es el desinterés por parte de los tratadistas en adentrarse en el estudio de la responsabilidad que le genera al estado los accidentes de tránsito que se dan a lugar por las fallas ocasionadas en la malla vial.

Por otra parte, el estudio de los factores que determinan la salud de la población puede realizarse a diferente escala, considerando las variables, personas, lugar y tiempo. Dichos factores pueden agruparse como lo plantea Ana María Foschiatti<sup>5</sup> en socioeconómicos, climáticos, naturales y biológicos, tal como se puede visualizar en este esquema.

De los conceptos expresados se desprenden aquellos que explicarían los factores de riesgo que inciden en los accidentes de tránsito, quedando circunscrito a los factores socioeconómicos como producto de las condiciones de vida colectiva y que son las llamadas enfermedades sociales.

---

<sup>5</sup> FOSCHIATTI, Ana María. Impacto Social de los antecedentes de tránsito. Editorial Trotta, Madrid:1997

Se hace necesario la formulación de un replanteo de la visión que se tiene sobre el sistema vial quedando por tanto considerado como un todo integral en íntima relación con el ambiente circundante. Así, para la tratadista, el desarrollo del transporte ha permitido una mayor movilidad de las personas en el ámbito urbano intra-urbano e interurbano por motivos laborales, de viaje de fin de semana y de vacaciones concentrados en horas pico o tiempos determinados.

Esos frecuentes y abundantes desplazamientos incrementan el riesgo de accidentes y de estrés. El alto crecimiento de la población en el área periurbana, la proliferación de barrios periféricos y el incremento de parque automotor y ciclomotor están íntimamente relacionados con los accidentes de tránsito en la vía pública. Reconociendo que los recursos disponibles no permiten atender la totalidad de las necesidades de la población ni satisfacer la demanda, en responsabilidad inherente al Estado de brindar un servicio de calidad, atendiendo a toda la población resguardado en los principios de desarrollo humano ya enunciados.

Para el desarrollo del estudio de la responsabilidad del Estado en esta materia es indiscutible y se hace indispensable conocer lo que Colin D' Buchanan<sup>6</sup> menciona en su tratado sobre las ciudades y el tráfico. Quien afirma que la multiplicación de los vehículos y el creciente uso de los mismos, han provocado desdichadamente numerosos accidentes. La causa de los accidentes vienen siendo tema sometido a amplias discusiones, y algunas de las razones ofrecidas llevan la muestra de intereses "específicos".

En teoría, parece fuera de discusión que si todos los usuarios de la carretera

---

<sup>6</sup> BUCHANAN, Colin D. El Tráfico en las Ciudades. Editorial Tecnos, Madrid Colección de ciencias sociales serie de sociología 1973

fueran a soportar las condiciones tal y como las encuentran, y se comprometieran a realizar un incesante cuidado, no habría mas accidentes que los originados por un caso fortuito o por algún imprevisible fallo mecánico; pero la realidad es otra muy diferente que se aparta de la realidad de una manera tangencial; porque si bien, el descuido en muchas ocasiones de los conductores de los vehículos, tanto de servicio público como particulares han generado desastres considerables en la carreteras de nuestra ciudad no nos podemos apartar de la responsabilidad que le emerge al Estado por el hecho de no adecuar las vías y toda su infraestructura a los cambios a los que la sociedad se ha visto sometida con el paso del tiempo; de esta manera vemos cómo el deterioro de los “semáforos”, que sirven en gran medida a controlar el tráfico, pero que después de cierto tiempo se convierten en objeto de burla y de irrespeto por parte de los conductores sin desestimar que en variadas ocasiones son éstos los que se encuentran sin funcionamiento por falta de una oportuna adecuación y mantenimiento.

Para Colin D´ Buchanan, <sup>7</sup> así como las dificultades y los problemas del tráfico han generado ciertas dificultades en el desarrollo de los pueblos atraen la atención del público puesto que se han convertido en tema de una campaña creciente para atraer la atención pública; el desarreglo que nos rodea en las áreas urbanas y ante el creciente volumen de tráfico, es cosa que ha pasado casi desapercibida. Es el caso claro del programa institucional de LAS ESTRELLAS NEGRAS, en donde se ve un esbozo muy pequeño por parte del Estado para evitar que los transeúntes sean objeto de accidentes en las vías, previniéndolos de cruzar en sitios prohibidos; poniendo avisos de en donde había muerto un particular por su imprudencia tratando con esto evitar accidentes posteriores.

---

<sup>7</sup> Ibíd., Pág 23

De todas las influencias que ejerce un vehículo sobre nosotros la más importante es la de la seguridad.

Pero estar seguros es algo muy relativo, pero frente a este punto y por muy subjetivo que pueda resultar, vemos que las condiciones actuales de nuestras ciudades dejan mucho que desear. No hay virtualmente ninguna vía urbana que pueda considerarse segura de manera absoluta. Hace apenas algunos años veíamos cómo algunas pocas familias tenían un vehículo automotor, ahora las cosas son totalmente diferentes y no es que esto se haya convertido en una moda o en un lujo más; es simplemente que en una ciudad en donde el tráfico es tan pesado se hace absolutamente necesario de un medio de transporte que le facilite la vida a todos los de la casa en cuanto a su desplazamiento dentro de la ciudad se trata; y en esto, tal vez es en lo que se ha quedado corto el Estado y en su organización administrativa, en configurar las ciudades y sus mecanismos de protección para que todos los carros que hay se puedan movilizar bien no sólo dentro del casco urbano sino también fuera de él.

Por su parte Fernando Hinestrosa Mantilla<sup>8</sup>, profesor asociado a la facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Nacional de Colombia en su obra *La Culpabilidad en los Accidentes de Tránsito, Prevención de accidentes* procura dar a entender que la prevención es una ciencia de carácter eminentemente práctica, que se vale además de las ramas científicas así como de las disciplinas más diversas para estudiar bajo distintos aspectos los eventos de daño y preparar aquellos medios aptos para impedir su ocurrencia o por lo menos para reducir su número y aminorar

---

<sup>8</sup> HINESTROSA MANTILLA, Fernando. *La Culpabilidad en los Accidentes de Tránsito, Prevención de accidentes* Editorial Leyer 1999

sus consecuencias.

Las campañas de prevención de accidentes deben dirigirse a los tres factores principales de la circulación, que son a saber: La vía, la Máquina y el hombre; de este modo podemos ver el interés del autor en la importancia que juega la prevención en los accidentes de tránsito, tanto que plantea la implementación de un grupo interdisciplinario que genere una prevención de manera integral para evitar al máximo posibles problemas en el tráfico.

Carlos Alberto Olano, en su Tratado Técnico Jurídico sobre los accidentes de Circulación y Materias afines<sup>9</sup> habla del seguro obligatorio de responsabilidad civil ocasionado por daños a terceros, proveniente de la circulación de vehículos automotores y afirma que a la expansión inmensa de la circulación de vehículos en todas las regiones del mundo se une el desencadenamiento de accidentes que, por los daños que de ellos se derivan a personas y cosas ha llevado a los distintos países a adoptar fórmulas de garantías para el resarcimiento de los daños causados a las víctimas, entre las cuales ocupa un lugar muy señalado la obligación del seguro para cubrir la responsabilidad civil por daño a terceros.

Con el aumento de la población y el incremento en todos los países de la renta nacional, se ha multiplicado en una progresión geométrica el volumen del parque automotor.

“Como un saturno decorador, el automóvil se alimenta no sólo de gasolina y de aceite, de árboles y oxígeno, sino también de sangre”<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> OLANO, Carlos Alberto. Tratado Técnico Jurídico sobre los accidentes de Circulación y Materias afines. Editorial TEMIS Bogotá 1998

<sup>10</sup> DRIGANI, Adolfo. Drama En Carreteras

Para el senador Carlos Julián Díaz<sup>11</sup>, son a su modo de ver, cosa que compartimos de sobremanera, requisitos muy importantes para la seguridad del tráfico lo relacionado con la construcción de las vías nuevas y el mejoramiento de las preexistentes, las cuales, sintetiza, en los siguientes términos:

1. Aumento de la anchura útil al máximo posible
2. Reducir al mínimo el número de curvas, dándole a las que no se pueden eliminar la mayor amplitud y elevar convenientemente la margen externa de las mismas, dejando libre la visual por el lado interno.
3. Canalizar el recorrido de los vehículos según el sentido de su movimiento para lo cual es útil dividir el plano vial en dos zonas, de por lo menos 6 metros de anchura que permitan el paso cómodo de dos vehículos y, así, facilitar sin peligro la maniobra de sobrepeso.
4. Construcción de zonas reservadas a los ciclistas y de andenes para los peatones.
5. Pavimentación no resbalosa.

El motivo, por tanto, en que compartimos de esta manera las pautas que aporta el senador es que se ve el interés que tiene de ofrecer unas mejores tácticas tendientes a modernizar la ciudad de Bucaramanga y su área metropolitana, y es que lo que propone, aunque parezca descabellado no lo es del todo, puesto que hay cosas que a simple vista se ven inocuas, detallándolas de una manera minuciosa podemos analizar que serían aspectos muy importantes que le darían una mayor organización del estado vial del país y e especial, nuestra área de estudio que es Bucaramanga y el área metropolitana.

---

<sup>11</sup> DIAZ, Carlos Julián. Infraestructura Vial y Desarrollo del País.

Finalmente, para continuar asociando los autores que de una u otra manera han tratado el tema de la responsabilidad imputable al Estado en los accidentes de tránsito hay que destacar, que ciertos de estos autores proponen una soluciones que se ven venir a gritos; es el caso de el Doctor David Luna,<sup>12</sup> quien en una recopilación de textos que se encargan de analizar el tema del tráfico y las posibles soluciones viales en su obra “Estado de la Infraestructura en la Mira”, afirma que es de vital importancia para el mejoramiento del tráfico vial sacar de circulación a los buses que transitan por las calles de las ciudades que son conocidos más como “buses chimeneas”.

Por las vías de Bucaramanga, transitan por las carreras 15, 27 y 33, que son las más importantes, sin contar con las autopistas que comunican con los municipios de Piedecuesta, Foridablanca y Girón cerca de 4.700 buses y han puesto a Bucaramanga no sólo como una de las ciudades más contaminadoras del medio ambiente en América Latina, sino también como una de las más inseguras en lo que en materia vial se refiere precisamente por las faltas de políticas administrativas y de orden policivo que protegen los intereses de los transeúntes y en general de la comunidad para evitar accidentes.

Con respecto a la contaminación no sólo Bucaramanga y las principales capitales del país se han convertido en ciudades que aportan hasta el 80% de la contaminación del medio ambiente.

Para concluir: esta es una preocupación generalizada y aunque se han hecho grandes intentos para evitar esta situación combinada con la inseguridad vial que se vive no es suficiente para frenar el estado en el que

---

<sup>12</sup> LUNA, David. Estado de la Infraestructura en la Mira. Editorial Temis 2000

se encuentran sumidas nuestras ciudades.

Es importante mencionar las obras adelantadas en la ciudad en ocasión a las reformas en la vía que se han originado con la implementación del sistema de transporte METROLINEA, con lo cual se han originado gran caos vehiculares y trastornos en las vías debido a la implementación de vías alternas que en un inicio crearon confusión entre la población.

### 3. MARCO CONCEPTUAL

Hablar de la responsabilidad que tiene el Estado en los accidentes de tránsito que se ocasionan por las fallas de la malla vial no se puede concebir sin antes hacer una breve definición de ciertos conceptos que se convierten en indispensables para el correcto manejo de este proyecto.

La responsabilidad del Estado basa su fundamento actual en el Estado Social de Derecho y sus presupuestos, cuya finalidad última es proteger a los gobernados en sus derechos. La responsabilidad del Estado, en sus facetas: Estado Legislador, Estado Juzgador y Estado Administrador, viene a constituir un principio rector y por lo tanto, parte integrante del su sistema de garantías sociales, políticas.

El término "responsabilidad" indica la obligación de aquél a quien corresponden las consecuencias de un hecho que lesiona un interés o voluntad protegidos. Se trata, pues de un principio fundamental del Derecho y, en especial, del Derecho Público, por cuanto se desarrolla en todo su espectro y, esencialmente, en la cotidianidad de los individuos regulados por el ordenamiento jurídico. La responsabilidad y el control del poder público son reglas básicas de todo Estado de Derecho, constituyéndose la primera en concepto correlativo del mismo.<sup>13</sup>

La nueva ley de tránsito define al Automóvil como el automotor para el transporte de personas de hasta ocho plazas (excluido conductor) con cuatro o más ruedas, y los de tres ruedas que exceda los mil kg de peso; y al tráfico vial como el conjunto de automóviles que se desplazan de un lado a otro de

---

<sup>13</sup> Gaceta del senado de la República publicada en noviembre de 2003 que contiene el Dictamen con proyecto de decreto de Ley Federal de Responsabilidad Patrimonial del Estado.

cierta manera creando una acumulación de autos que generan la movilidad social.

De otro modo el daño antijurídico se configura como aquel daño que la administración le ocasiona a los administrados; daño que los administrados no están en posibilidad de soportar, y que el Estado no tiene por que generar, pero que lo genera y de una forma lícita o por el cumplimiento de su función. Malla Vial, se configura como todo el conjunto de calles, carrera, y autopistas que comunican a un municipio con otro; la malla vial es la encargada de que los automóviles se desplacen por ella misma.

#### **4. MARCO TEÓRICO**

Para el desarrollo del eje temático de este proyecto es necesario retomar una serie de teorías que de manera tangencial hacen referencia al tópico de esta investigación, es por ello que grosso modo se abordarán las teorías sobre la responsabilidad del Estado en materia de accidentes de tránsito que se ocasionan por el descuido en la malla vial.

En la responsabilidad del Estado el daño no es sólo el resultado de una actividad irregular o ilícita, sino también del ejercicio de una actuación regular o lícita, pues lo relevante es que se cause injustamente un daño a una persona. Como lo ha señalado la doctrina y la jurisprudencia, la licitud o ilicitud no se predica de la conducta de sus agentes, sino sólo del daño. Por consiguiente, cuando el daño no puede reputarse como antijurídico, en razón de que es el resultado del ejercicio legítimo de los poderes del Estado, no está obligado a indemnizarlo, dado que en este evento todas las personas están obligadas a asumirlo como una obligación o una carga. Se ha considerado por la doctrina y la jurisprudencia que el daño antijurídico es aquél que la víctima no está en el deber jurídico de soportar, razón por la cual deviene en una lesión injusta a su patrimonio.

A pesar de que se ha considerado por algunos doctrinantes que la nueva concepción de la responsabilidad del Estado tiene como fundamento un criterio objetivo, no puede afirmarse tajantemente que el Constituyente se haya decidido exclusivamente por la consagración de una responsabilidad objetiva, pues el art. 90 dentro de ciertas condiciones y circunstancias también admite la responsabilidad subjetiva fundada en el concepto de culpa. Y ello es el resultado de que si bien el daño se predica del Estado, es necesario tener en cuenta que se puede generar a partir de la acción u

omisión de sus servidores públicos, esto es, de un comportamiento que puede ser reprochable por irregular o ilícito.<sup>14</sup>

Son diferentes teorías las que han alimentado la evolución de la responsabilidad del Estado en cuanto a las omisiones y a las actuaciones de sus funcionarios que de una u otra forma generan un daño jurídico en las personas administradas. Un evento de gran importancia y que cabe resaltar en el desarrollo de este seminario es la aparición en Francia de eminentes figuras que a lo largo de los años han ayudado a la configuración de lo que hoy entendemos como la responsabilidad objetiva y subjetiva del Estado.

Es el caso de figuras como el CASO BLANCO,<sup>15</sup> que surgió en el Tribunal de Conflictos, en el cual se consagró clara y expresamente el principio consistente en que la Administración debe regirse por normas especiales diferentes de las aplicables a las relaciones entre los particulares, es decir, que asentó el principio de la autonomía del derecho administrativo. Asimismo, el referido fallo consagró el principio de la responsabilidad de la Administración con reglas distintas del derecho privado e, igualmente, afirmó la autonomía del Consejo de Estado de Francia para administrar justicia en forma independiente, así como, la independencia de la jurisdicción contencioso-administrativa.

Para continuar y ser consecuentes aparecen el CASO TERRIER,<sup>16</sup> que a partir de ese momento, el Consejo de Estado Francés continúa creando progresivamente los principios especiales aplicables a la actividad

---

<sup>14</sup> VEDEL, Georges. Derecho Administrativo. Editorial Aguilar 2000

<sup>15</sup> OLIVEROS TASCÓN, Adolfo León. Apuntes Sobre Derecho Administrativo 1ra Edición Librería Sánchez 2005

<sup>16</sup> RODRÍGUEZ, Libardo. Derecho Administrativo general y colombiano. Decimocuarta Edición. Editorial TEMIS 2005

administrativa, con lo cual el derecho administrativo va adquiriendo cada día una conformación más clara y definida. Es el caso del arrêt Terrier del Consejo de Estado Francés, del año 1903, en el cual se exponen principios generales del derecho administrativo, especialmente, en lo relativo a la competencia de la jurisdicción contencioso-administrativa y la delimitación administrativa y judicial propiamente. De hecho, este fallo tiene un aporte doctrinario de gran valor, pues en él se enseña que la Administración puede obrar como persona de derecho público, pudiéndose ubicar voluntariamente en las condiciones de un particular.

Por consiguiente, la labor jurisprudencial del Consejo de Estado de Francia y del Tribunal de Conflictos, ha sido y es una fuente de gran valor para el derecho administrativo, de ella se han nutrido las doctrinas y muchos tribunales del mundo. En este sentido, ha afirmado uno de los más destacados administrativistas franceses que "sin la jurisprudencia del Consejo de Estado no habría derecho administrativo en Francia", incluso, tanto es así, que se le ha considerado como guardián de los principios de la Revolución Francesa.

Asimismo, los aportes políticos y jurídicos de la Revolución Francesa, enmarcan el derecho administrativo, pues sus principios son desarrollados por el Consejo de Estado Francés, así como por la doctrina del derecho público que sufre dicha influencia.

Ahora bien, como hemos señalado ut supra, el derecho administrativo nace con la Revolución Francesa. Sin embargo, debemos destacar, que frente a esta concepción clásica y hasta ahora dominante, no han faltado autores - Alexis de Tocqueville, Gallego Anabitarte, Jean-Louis Mestre, Cannada Bartoli-, que han defendido la tesis contraria, afirmando que los límites al

poder y la división del mismo son anteriores a la Revolución liberal de 1789; que el derecho administrativo existió en tiempos anteriores a esta fecha; y, que, por tanto, la instauración del denominado Estado de Derecho no es más que la continuidad de algo que ya existía.

En efecto, esta tesis cuyo postulado es absolutamente contrario a la primera, en virtud de que niega categóricamente que el derecho administrativo haya surgido como una derivación o consecuencia de la Revolución Francesa, sostiene que el verdadero origen de dicha disciplina jurídica debe buscarse en el estadio anterior a la Revolución Francesa, esto es, en el Estado Moderno o "Antiguo Régimen", ya que el examen del asunto en el contexto del desarrollo histórico de ambos períodos lo que revela, según los partidarios de esta postura doctrinaria, es la existencia de un proceso de continuidad y perfeccionamiento de las instituciones básicas del derecho administrativo durante la Revolución Francesa, precisamente porque habían surgido durante el período histórico correspondiente al Estado Moderno.

De modo, pues, que la tesis en comento postula como premisa fundamental que el derecho administrativo surgió en el "Antiguo Régimen", en razón de que los principios como la división del poder así como los límites del mismo, ya estaban presentes en el referido régimen, por consiguiente, su aplicación es anterior a la fecha de inicio de la Revolución Francesa.

En este sentido, uno de los autores que es partidario de esta tesis es el español Gallego Anabitarte, quien siguiendo a Alexis de Tocqueville (*L'Ancien Régime et la Révolution*), afirma que en la Monarquía Francesa ya existía una jurisdicción de autoridades reales para asuntos públicos administrativos, semejante a la que será instaurada después de la Revolución.

Por otra parte, el autor francés Jean-Louis Mestre es partidario de la existencia de la autonomía del derecho administrativo durante el "Antiguo Régimen" porque, en su criterio, en ese período se aplicaban a la Administración verdaderas reglas de derecho, las cuales tenían una finalidad propia y resultaban sustancialmente distintas a las del derecho civil, debido a que esa finalidad consistía precisamente en colocarle límites al poder. Por tal razón, concluye, el referido autor, predicando la existencia de la disciplina, haciendo notar que los juristas del Estado Moderno, a pesar de que conocían sus principios y particularidades, desconocían, en cambio, la expresión "derecho administrativo", la cual viene aparecer por primera vez en el siglo XIX.

Así mismo, el autor italiano Cannada Bartoli es partidario de la tesis en estudio, pero lo hace con importantes matizaciones, ya que si bien no admite totalmente, tampoco niega en forma absoluta, la influencia de la Revolución Francesa en el nacimiento del derecho administrativo. En efecto, sostiene que en realidad debe hablarse de una relación de continuidad entre lo ocurrido en el "Antiguo Régimen", y lo que posteriormente sucede con el advenimiento de la Revolución, debido a que en el primero nace realmente la disciplina y en la segunda sus principios fundamentales.

Al respecto, la doctrina administrativa, sin desconocer el valor histórico de las investigaciones de los distintos autores partidarios de la tesis contraria a la concepción clásica, ha señalado que el derecho administrativo no surge de la nada, sino, precisamente, de la ruptura que la Revolución Francesa se proponía hacer del régimen establecido. En efecto, la historia del derecho administrativo se inicia a partir de la Revolución, pero va ciertamente precedida de una prehistoria determinante en muchos aspectos.

Asimismo, ha señalado el catedrático español García de Enterría<sup>17</sup> que la Administración y con ella el derecho administrativo (como disciplina jurídica singularizada) nace en el siglo XIX de la mano de los principios revolucionarios de legalidad y división de poderes, así como, de la declaración de los derechos del hombre y del ciudadano.

En efecto, es en el siglo XIX y no antes cuando surge de una manera un tanto sorprendente la poderosa Administración, que adviene porque ha absorbido todos los poderes que coexistían con el Rey absoluto, porque ha establecido la centralización y porque va a tener que organizar todo un vasto sistema de servicios públicos para hacer frente a la igualdad de condiciones que la Revolución instaura. Esta Administración va a tener que ser a partir de ahora, y ésta es una novedad formidable en la historia del derecho, una Administración legalizada, organizada desde la ley y cuya función es servir los intereses generales, pero dentro de los límites que la ley de una manera previa le reserva. Pero, ocurre que al lado de la ley están los derechos fundamentales, los derechos del hombre y del ciudadano. En efecto, el ciudadano no es un simple destinatario de la acción administrativa, no es un simple instrumento del poder; está en el origen del poder. Por tanto, del cruce de esos dos principios, la legalidad de la Administración y posición del ciudadano como sujeto de derecho y de libertades, surgirá el derecho administrativo.

Finalmente, hay que concluir que la evolución que ha tenido el derecho administrativo en materia de responsabilidad estatal ha sido, o se ha dado de manera escalonada en donde, primero se decía que el estado no era responsable por sus actos y que todos y cada uno de ellos eran legítimos;

---

<sup>17</sup> DE ENTERRIA, García, Aplicación del Derecho Administrativo. Editorial Porrúa 1989

más tarde se paso a aceptar cierta responsabilidad pero esta ya era respecto de los funcionarios; es decir de los empleados del Estado que con su actuación vulneraban los derechos de los demás asociados. Con el tiempo se reconoció una responsabilidad de manera compartida entre el Estado y los funcionarios para finalmente concluir que el Estado puede de manera legítima o no vulnerar los derechos de la colectividad generándoles un daño antijurídico que las personas no están en capacidad de soportar.

#### **4.1 CONSEJO DE ESTADO Y TRIBUNAL ADMINISTRATIVO.**

##### **4.1.1 Consejo de Estado**

**Sentencia Septiembre 6 de 2001 consejo de Estado señala que el estado es responsable FALLA DEL SERVICIO VIAL, por el Incumplimiento de la obligación de colocación y conservación de las señales de tránsito y preventivas / FALLA DEL SERVICIO POR ACCIDENTE DE TRANSITO; SEÑALES DE TRANSITO - Características de las señales preventivas / SEÑALES PREVENTIVAS** - Especificaciones de las usadas cuando se realizan trabajos de construcción y conservación de carreteras Las características que deben tener las señales preventivas, esto es, las que tienen por objeto advertir al usuario de la vía sobre la existencia de una condición peligrosa y la naturaleza de ésta, están definidas en el Manual sobre Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, adoptado por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte mediante Resolución 5246 del 2 de julio de 1985 –por la cual se derogaron las Resoluciones 10.000 del 19 de octubre de 1977 y 10.031 del 20 de noviembre de 1984, expedidas por el mismo ministerio–, y adicionado y modificado mediante Resoluciones 1212 del 29 de febrero de 1988, 11886

del 10 de octubre de 1989 y 8171 del 9 de septiembre de 1987, también del Ministerio de Obras Públicas y Transporte

### **Identificación**

#### **CONSEJO DE ESTADO**

Recurso de apelación

Referencia: Expediente No. 5459

CONSEJERO PONENTE: DR. CARLOS BETANCUR JARAMILLO

Consejo de Estado. - Sala de lo Contencioso Administrativo - Sección Tercera - Bogotá D.E. Noviembre ocho (8) de mil novecientos noventa (1.990)

### **Aspectos Jurídicos**

- a- **FALLA DEL SERVICIO DE TRANSITO** - Señalización
- b- Responsabilidad civil extracontractual del Estado, Intra y Fondo Vial Nacional.
- c- Rompimiento de la relación de causalidad
- d- Responsabilidad del Llamado en Garantía.

### **Hechos Jurídicos**

- a) Que el señor Rafael Augusto Ricardo García murió el 23 de noviembre de 1.984, en Ciénaga de Oro (Córdoba), a consecuencia de un accidente de tránsito.
- b) Que el señor Ricardo G. estaba casado con la señora Cecilia del Socorro Soto B. y en su matrimonio se procrearon dos hijos
- c) Que el señor Ricardo García era economista de profesión y funcionario de Panalpina S. A., con un salario anual de \$1.283.050.00 mas una bonificación de \$475.158.00
- d) Que además de su profesión, tenía una sociedad con su padre y

hermanos para la venta de petróleo y sus derivados.

e) Que el día 23 de noviembre de 1.984 el señor Ricardo partió de Cartagena hacia Cereté, con su señora, uno de sus hijos y otras dos profesionales, con el fin de asistir al matrimonio de su hermano.

f) Que el finado Rafael Augusto Ricardo García, "era un buen conductor, hombre sobrio y prudente, y más teniendo en cuenta que viajaba en compañía de sus amigas, esposa en estado de gravidez, y su menor hija MARTHA CECILIA. Cuando venía entrando a la población de Ciénaga de Oro en un punto denominado Urbanización El Cerro, donde existe una peligrosa curva, que ha dado lugar para que los habitantes de ese municipio la apoden "Curva de la Muerte", el finado perdió el control de su automóvil, produciéndose el accidente, donde resultó gravemente herida su menor hija MARTHA CECILIA, y él falleció antes de llegar al Hospital de Cereté, el cual queda a pocos kilómetros del municipio de Cereté".

g) Que el automóvil en que viajaban, un Renault 18 OTL 1.982. se encontraba en perfecto estado mecánico y que la única causa del accidente fue la falta de señalización en la mencionada curva; mas teniendo en cuenta que ésta se encuentra al final de una cuneta a la entrada de la población de Ciénaga de Oro, donde se bifurca la carretera en dos tramos, uno pavimentado y otro no.

## FUNDAMENTOS DE LA TESIS

### ○ Primera Instancia

El Tribunal para tomar su decisión denegatorio se basó en las pruebas y en especial en el dictamen pericial. Dictamen que se elaboró por expertos con base en una velocidad de diseño a 80 k / h, recomendada para tráfico medio de 500 a 2.000 vehículos día en terreno ondulado, los cuales concluyeron que la vía, en ese sector, no era apta para ese promedio de velocidad. Pero, afirma el mencionado Tribunal que si el vehículo venía a unos 60 kilómetros

por hora, no se ve razón para decir que se debió el accidente a defectos de la vía.

Igualmente se apoyó el Tribunal en el testimonio de Carlos Bozzi J. y Hugo Ramírez G., ingenieros al servicio del Ministerio de Obras, los cuales aceptan la peligrosidad de la curva en donde ocurrió el accidente, según la velocidad que lleve el vehículo; ya que a 60 k / h no reviste ninguna peligrosidad.

"Todo lo anterior significa que no habiéndose determinado plenamente que el accidente en cuestión y en consecuencia la muerte del señor RAFAEL RICARDO GARCIA, se produjo por el mal estado de la vía, deberán denegarse las pretensiones de la demanda".

○ **Segunda Instancia**

"En el asunto sub - examine la prueba testimonial no arroja suficientes elementos de juicio como para pregonar que la falla de ingeniería en la construcción de la vía y particularmente en el trayecto en donde ocurrió el accidente, hubiere sido la causa determinante de éste"

"La responsabilidad del patrimonio surge cuando el daño resulta de una mala organización o de un funcionamiento defectuoso del servicio y sin que sea necesario que esa mala organización o defectuoso funcionamiento sea consecuencia de la culpa del agente. esto, justamente, es lo que constituye la "culpa del servicio público".

Para la Sala la sentencia deberá revocarse porque existe elementos de juicio dentro del proceso que compromete la responsabilidad de la Nación, como pasa a explicarse, siguiendo este orden: a) Las partes en conflicto; b) Y la falla del servicio, sus elementos y pruebas; c) La conclusión.

Estima la Sala que dada la causa petendi la única entidad responsable, en el

evento sub - judice, es la Nación, la que para el efecto ha estado representada por el señor Ministro de Obras. La obligación de señalización de las vías nacionales está a cargo del Ministerio.

La demanda afirma la responsabilidad de la parte demandada por falla en el servicio, o sea porque estima que la tragedia se produjo no sólo por el mal sostenimiento de la vía y defectuosa construcción de la obra, sino por la falta de señalización de la misma en el lugar del accidente, considerado por los expertos como de especial peligrosidad.

La responsabilidad Estatal por falla del servicio ha sido confirmada por la doctrina y la jurisprudencia sobre tres elementos axiológicos: El hecho causal, constitutivo de la falla; el perjuicio y la relación de causalidad entre éste y aquél.

Muestra el acervo probatorio que el tramo donde esta ubicada la curva en cuestión carecía al momento de la tragedia de señales de prevención o peligro e indicativas de la velocidad máxima a la que se podía transitar por el lugar. "En toda vía de tránsito automotor la señalización juega un papel preponderante, porque ella permite que el usuario vaya condicionando su comportamiento, de acuerdo a la información que encuentra en la vía; en el caso que nos ocupa no existe señalización alguna en el tramo donde está ubicada la curva en cuestión.

No se demostró la culpa de la víctima. El exceso de velocidad está descartado, así también como el alicoramiento del conductor. No existe ningún medio probatorio que demuestre tales extremos.

#### **Fallo del consejo de Estado**

Revocase la sentencia de junio 8 de 1988 dictada por el Tribunal Administrativo de Córdoba. En su lugar:

Declárese responsable a la Nación Colombiana (Ministerio de Obras Públicas) por la muerte del señor Rafael Augusto Ricardo García, acaecida

en Ciénaga de Oro el 23 de noviembre de 1.984.

Condénesele a pagar perjuicios materiales y morales a su cónyuge, señora Cecilia del Socorro Soto de Ricardo y a sus hijos menores Martha Cecilia y Rafael Ricardo Soto.

### **Identificación**

CONSEJO DE ESTADO

Acción de grupo

Referencia: Radicación núm.: 5400-1 2331 000 2003 01090 01

**Actor Roció López Mora**

**Consejero Ponente: Doctor Rafael E. Ostau De Lafont Planeta**

**Consejo de estado sala de lo contencioso administrativo  
sección primera, Bogotá. D. C., veinte (20) de octubre de dos mil cinco  
(2005)**

### **Aspectos Jurídicos**

- a- **FALLA DEL SERVICIO DE TRANSITO** - Señalización
- b- Responsabilidad civil extracontractual del Estado, Intra y Fondo Vial Nacional.
- c- Rompimiento de la relación de causalidad
- d- Responsabilidad del Llamado en Garantía.

### **Hechos Jurídicos**

En la vía del municipio de Sardinata (Norte de Santander), concretamente a partir del corregimiento de la' San Juana, hasta el municipio de Bucarasica (Norte de Santander), no existen señales de tránsito, demarcaciones viales, ni señales informativas donde se indiquen los riesgos y las precauciones que deben tener tanto los conductores como los peatones para prevenir accidentes de tránsito, los cuales por esa razón se han producido con la

consecuencia grave de lesiones personales, pérdida de vidas y daños materiales.

1. La citada vía entre dichos municipios es muy angosta, tiene curvas cerradas y peligrosas, y además se encuentran varias escuelas a la orilla de la vía, razón por la cual es necesario que se proceda a colocar las señales de tránsito respectivas a lo largo de ella para así prevenir accidentes de tránsito.

2. El artículo 2 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, dice que para la interpretación de ese estatuto se tendrán en cuenta, entre otras, las siguientes definiciones:

**Área o andén** *Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de esta.*

**Marcas viales:** *Señales escritas adheridas o gravadas en la vía o con elementos adyacentes a ella para indicar, advertir o guiar el tránsito.*

**Señal de Tránsito:** *Dispositivo físico o marca especial, preventiva, reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de la vía.*

**Señales luminosas de peligro:** *Señales visibles en la noche que emiten su propia luz, en colores visibles con el rojo, amarillo o blanco.*

**Separador:** *Espacio estrecho y saliente que independizan dos calzadas de una vía.*

**Zona escolar:** *Parte de la vía situada frente a un establecimiento de enseñanza y que se extiende cincuenta metros al frente y los lados del límite del establecimiento.*

3. Es necesario y urgente la demarcación vial, las señales informativas y las señales de tránsito, pues por la citada vía transitan muchos vehículos por ser turísticas esas poblaciones.

4. Nunca ha existido presencia del Estado en esa zona en lo que se refiere al control, asistencia y prevención de calamidades.

5. La autoridad competente para hacer la señalización de la vía es el Departamento de Norte de Santander, por orden expresa del literal e) artículo 6 del Código Nacional de Transito, por carecer el municipio de Bucarasica de oficina y autoridad de tránsito, además esa actividad la debe efectuar a través de la Dirección Operativa de Transito Departamental del Norte de Santander, entidad que no tiene autonomía administrativa ni financiera y que depende del Departamento.

### FUNDAMENTOS DE LA TESIS

#### ○ **El Director del Instituto Nacional de Vías;**

Mediante el Decreto 1735 del 28 de agosto de 2001 se fijó la Red Nacional de Carreteras a cargo de la Nación- Instituto Nacional de Vías, estableciéndose en el artículo 4, numeral 4.5 la correspondiente a **Acceso a Cúcuta y Venezuela**, con la indicación de los tramos de la vía que son de carácter nacional, y en el numeral 4.7 ibídem las **Conexiones de la Troncal Central del Norte**

Destaca que las vías nacionales a cargo del INVIAS están señalizadas, bien sea con la demarcación horizontal, con líneas blancas o amarillas que se pintan sobre la calzada, o con señalizaciones verticales visibles y luminosas que indican y previenen sobre los peligros u obstáculos que se pueden encontrar en la carretera, tales como animales en la vía, trabajadores en la vía, zona escolar, zona de derrumbes, curva peligrosa, curvas sucesivas, superficie deslizante, resalto, reducción de calzada, riesgo de accidente, puente angosto, etc.

Insiste en que a través del mencionado decreto se estableció la red vial a cargo de la Nación - Instituto Nacional de Vías, señalándose taxativamente los sectores de su competencia, en los cuales dicha entidad debe ejecutar

programas y proyectos tendientes a la construcción, reconstrucción mejoramiento, rehabilitación, conservación, atención de emergencias y demás obras que requiera la infraestructura vial a su cargo, por lo que corresponde a otras autoridades de orden Departamental o Municipal, la atención y manejo de las vías que se encuentran dentro del área de su jurisdicción y que no hayan sido entregadas al INVIAS.

De acuerdo con lo anterior, el Instituto se opone a la totalidad de las pretensiones, como quiera que el tramo de la vía que del corregimiento de la San Juana comunica al municipio de Bucarasica no es del orden nacional y no se encuentra incluido dentro del Decreto 173p de 28 de agosto de 2001; con fundamento en ello, propone así mismo la excepción de ***falta de legitimación en la causa pasiva***, pues las obligaciones de mantenimiento, conservación y demarcación de las vías intermunicipales, como en el presente caso, se encuentran en cabeza del señor Gobernador del Departamento y de los Asesores del Despacho, como son la Secretaria de Transito o Dirección Operativa de Transito del Departamento y la Secretaría de Obras Públicas o Infraestructura Vial Departamental.

- **Ministerio de Transporte**

Al respecto destaca que conforme al Decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992 - Por el cual se reestructura el Ministerio de obras, con Ministerio de Transporte y se suprimen, fusionan y reestructuran entidades de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional -, el Ministerio de Transporte no tiene asignada como función la de señalización de vías cualquiera sea el orden al que pertenezcan, esto es, si son Nacionales, Departamentales o Municipales; que si las vías son de orden nacional es el Instituto Nacional de Vías a quien le compete su manejo a términos de O lo dispuesto en los artículos 52, 53 y 54 ibídem; pero si las vías son del orden Departamental o Municipal Urbanas,

dicha función estaría radicada en cabeza del Departamento o Municipio respectivo-;

Indica que se encuentra vigente el Convenio interadministrativo número 0249 suscrito el 24 de mayo de 1995 entre el Ministerio de Transporte, el INVIAS, la Financiera de Desarrollo Territorial - FINDETER, y el "Departamento Norte de Santander, para la transferencia a dicho Departamento de las carreteras que se encuentran a cargo del INVIAS y que no quedaron incluidas en la Red Vial Nacional; así mismo se suscribió la respectiva acta de entrega de las carreteras el 21 de julio de 1995.

Propone la excepción de ***falta de legitimación en la causa por pasiva***, por no serle imputable a la Nación Ministerio de Transporte amenaza o daño a los derechos colectivos

- **Departamento del Norte de Santander**

Advierte que no se quiere desconocer el problema que se presenta por la falta de señalización, pero advierte que la red vial del Departamento es bastante extensa y que por tal razón han sido contemplados proyectos en el Plan de Desarrollo que se realizarán teniendo como plazo legal el 31 de diciembre de 2003, sin que esa la acción popular el camino procedente para la ejecución de obras por parte de la Administración, pues ésta ya ha establecido la necesidad de las mismas y simplemente debe obedecer a una priorización de las obras como son las de la señalización, lo cual es prueba que el Departamento Norte de Santander no ha sido negligente en su actuación.

Propone la excepción ***de exoneración del pago del incentivo, fijación de costas***, ya que si bien la Ley 472 de 1998 prevé que el demandante en acción popular tendrá derecho a un incentivo que fijará el juez, debe

entenderse que dichas acciones carecen de contenido subjetivo y que no se persiguen un resarcimiento pecuniario, pues se actúa en defensa del interés público, y aunque la ley prevé una recompensa este no es el fin primordial del ejercicio de esa acción en atención a que se obra en beneficio de la comunidad de la que el demandante forma parte.

### **LOS ALEGATOS DE CONCLUSIÓN**

1.- La **parte actora** se refiere a las pruebas decretadas y practicadas en el proceso, y concluye de ellas que está plenamente acreditado en el proceso que en la vía que comunica del municipio de Sardinata, más concretamente desde la San Juana hasta Bucarasica, no hay ninguna O señalización, y que ésta se requiere con urgencia debido a la peligrosidad de la vía; entre la San Juana y el municipio de Bucarasica sí hay señalización pero no es la mejor.

2.- El **Departamento de Norte de Santander**, por su parte, aduce que de las pruebas allegadas al proceso por esa entidad territorial se advierte que el mejoramiento y mantenimiento de la Red Vial Secundaria Departamental en 1.458.90 kilómetros se encuentra registrado en el Banco de Programas y Proyectos de Inversión Departamental desde el año 2002 para ser ejecutados en la vigencia fiscal 2003-2004.

3.- De otra parte, la **Procuraduría 23 Judicial Asuntos Administrativos**, manifiesta que las súplicas de la demanda no están llamadas a prosperar por las siguientes razones:

El Departamento de Norte de Santander acreditó documentalmente que ha realizado varias visitas técnicas y que ha adelantado las actuaciones administrativas con el fin de mejorar la señalización de la vía la San Juana-Bucarasica, y estableció un presupuesto por la suma de \$13.165.100.00, para ese fin.

Anota que si bien es cierto algunos de los testimonios recibidos apuntan a que no existen señales de tránsito en la vía que conduce de Sardinata a Bucarasica y viceversa, también lo es que esa sola circunstancia no conlleva a la vulneración de los derechos colectivos invocados por el actor, pues es necesario que se acredite probatoriamente que están violados los mismos en los términos del artículo 30 de la Ley 472 de 1998; además, en el proceso no se demostró el peligro al que supuestamente están expuestos los peatones y conductores que utilicen la vía de la San Juana- Bucarasica, lo cual es un presupuesto básico para que se acceda a las súplicas de la demanda.

#### **Consideraciones del consejo de estado**

2. Con el ejercicio de la presente acción se pretende la protección de los derechos colectivos a la seguridad y prevención de desastres previsible C técnicamente, a la utilización y defensa de los bienes de uso público y a la seguridad y salubridad públicas, los cuales estima vulnerados como consecuencia de la falta de señales de tránsito, demarcaciones viales y señales informativas en la vía que conduce del municipio de Sardinata (Norte de Santander), concretamente a partir del corregimiento de la San Juana, hasta el municipio de Bucarasica (Norte de Santander), lo cual conlleva a que se produzcan accidentes de tránsito.

Sobre el particular, es preciso señalar que conforme al artículo 2° de la Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras [disposiciones", la señal de tránsito está definida como un dispositivo físico o marca especial preventiva, reglamentarla e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.

Según lo dispuesto en el artículo 110 ibídem, las señales de tránsito se clasifican así:

Señales reglamentarias: Tienen por objeto indicar a los usuarios de las vías las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso y cuya violación constituye falta que se sancionará conforme a las normas del presente código.

Señales preventivas: Tienen por objeto advertir al usuario de la vía la existencia de un peligro y la naturaleza de éste.

Señales informativas: Tienen por objeto identificar las vías y guiar al usuario, proporcionándole la información que pueda necesitar.

Señales transitorias: Pueden ser reglamentarias, preventivas o informativas y serán de color naranja. Modifican transitoriamente el régimen normal de utilización de la vía.

De acuerdo con el párrafo 2° de esta disposición, es responsabilidad de las autoridades de tránsito<sup>1</sup> la colocación de las señales de tránsito en los perímetros urbanos inclusive en las vías privadas abiertas al público.

Así mismo prevé el artículo 115 de la Ley 769 de 2002 que

*"Artículo 115. El Ministerio de Transporte diseñará y definirá las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características que estime conveniente. Estas señales serán de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional.*

***"Parágrafo 1°. Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.***

#### Fallo del consejo de Estado

**PRIMERO.- CONFÍRMASE** la sentencia apelada en cuanto amparó los

derechos colectivos invocados en la demanda.

**SEGUNDO.- MODIFÍCASE** el inciso dos del numeral segundo de la parte resolutive de la sentencia apelada, para en su lugar ordenar al Departamento de Norte de Santander que, si aun no lo ha efectuado, dentro del término de un (1) mes contado a partir de la notificación de esta decisión realice un estudio técnico acerca de las necesidades de señalización en la vía que conduce del corregimiento de La san Juana hacia el municipio de Bucarasica, y vencido dicho término, proceda a la colocación de las señales de tránsito respectivas, para lo cual se le concede un plazo de dos (2) meses.

**TERCERO-** En lo demás **CONFÍRMASE** la sentencia impugnada.

#### 4.1.2 Tribunal administrativo

##### Identificación

TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE SANTANDER

Reparación Directa

Referencia: Expediente N° 2001-2733-00

Magistrado Ponente: Dr. RAFAEL GUTIERREZ SOLANO

Bucaramanga., diecisiete (17) de julio de dos mil nueve (2009).

##### **2. Aspectos Jurídicos**

- a- Responsabilidad Extracontractual por Falla en el Servicio
- b- Prueba del Nexo Causal entre el Hecho generador y el Daño Antijurídico.

##### **3. Hechos Jurídicos**

a- El señor ÁLVARO DÍAZ DELGADO sufrió un accidente el día trece (13) de marzo de 2001 a las 5:30 am al caer en un hueco ubicado en la vía que por la carrera 33 comunica entre la calle 49 con la calle 54, cuando se desplazaba en su motocicleta Yamaha V-80 de placas FEE-57A, en compañía de la señora LUZ MERY CASANOVA.

b- El señor DÍAZ DELGADO fue atendido inicialmente en la Clínica Bucaramanga por su cercanía al lugar del accidente y trasladado a la E.S.E. Francisco de Paula Santander Unidad Hospitalaria los Comuneros siendo diagnosticado con lesiones que consistieron en fractura de Fémur derecho y fractura conminuta de tibia y peroné derecho, con base en este diagnóstico le fue ordenada la tracción cutánea y trasladado nuevamente a la Clínica Bucaramanga.

c- Mediante Dictamen de Calificación de Pérdida de la Capacidad Laboral del día veinticinco (25) de marzo de dos mil cuatro (2004) se determinó una pérdida de su capacidad laboral del 25.06%, Incapacidad Permanente Parcial con origen Común con fecha de estructuración el día trece (13) de marzo de dos mil uno (2001).

d- Dentro del término legal se presenta Acción de Reparación Directa por intermedio de apoderado debidamente constituido por los señores ELI DIAZ AMADO Y EDDY DELGADO SILVA actuando en nombre propio y en representación de su menor hijo YONATAN DIAZ DELGADO, y, ALVARO RUIZ DIAZ en contra del MUNICIPIO DE BUCARAMANGA y la DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTES DE BUCARAMANGA, para que fueran declarados responsables de los perjuicios causados a los demandantes con las lesiones sufridas por ALVARO DIAZ DELGADO, y como consecuencia de esta declaración se condene al pago de los perjuicios Materiales y Morales en forma actualizada al momento del fallo.

#### **Problema Jurídico**

¿Procede la declaratoria de la Responsabilidad Administrativa a título de Falla en el servicio cuando a pesar de estar probado el hecho generador del daño y el daño antijurídico no se prueba el nexo de causalidad?

### **Tesis:**

TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE SANTANDER: No

## **II. ANÁLISIS CRÍTICO**

### **Marco Teórico Jurídico**

Teórico: Es responsable la administración por los daños antijurídicos que se causen a los particulares, con motivo de la acción u omisión de los funcionarios que la representan y que le sean imputables. Dicha consagración constitucional comprende no solamente un régimen objetivo, sino que reitera como régimen de responsabilidad común la tradicional falla o culpa en el servicio originada en la omisión, tardanza o deficiencia en la prestación de los servicios públicos a su cargo.

Jurídico: Artículo 90 de la Constitución Política de Colombia

### **Fundamento de la Tesis:**

TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE SANTANDER

Estima el ad quo que: “teniendo en cuenta que si bien se estableció la ocurrencia de un hecho (accidente de tránsito) y el daño sufrido por los demandantes (lesiones del joven ALVARO DIAZ DELGADO en miembro inferior derecho), no se demostró que tal hecho hubiere sucedido como consecuencia de una omisión de las entidades demandadas en reparar y señalar la vía por donde se desplazaba el joven accidentado; circunstancia que a todas luces rompe el nexo de causalidad (relación necesaria y eficiente que existe entre el hecho generador del daño y el daño que ha sido probado) por lo tanto impide endilgar responsabilidad patrimonial a las entidades demandadas por este aspecto”

### **Identificación**

#### **TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE SANTANDER**

Reparación Directa

Referencia: Expediente N° 2002-0123-00

Magistrado Ponente: Dr. JULIO EDISSON RAMOS SALAZAR  
Bucaramanga., catorce (14) de mayo de dos mil nueve (2009).

### **Aspectos Jurídicos**

- a- Responsabilidad Presunta, deber de probar una causal de exoneración.
- b- Excepción de Falta de Legitimación en la Causa por Pasiva.
- c- Excepciones de: Culpa Exclusiva de la Víctima, .Hecho Exclusivo, Hecho de un Tercero o Fuerza Mayor.
- d- Responsabilidad del Llamado en Garantía.
- e- Daño a la Vida en Relación.

### **Hechos Jurídicos**

- a- El señor RAFAEL DELGADO OROZCO sufrió un accidente el día veintidós (22) de noviembre del año dos mil (2000) en horas de la noche al caer en un hueco correspondiente a la obra denominada Box-Couvert PR 22+100 carretera la Lizama en la vía que de Barrancabermeja conduce a Bucaramanga, Kilometro 22 en el sitio conocido como Patio Bonito, cuando se desplazaba en su motocicleta de placas GJR-83A, en compañía de la señora GLORIA ISABEL SANCHEZ SERRANO.
- b- La pareja de esposos fue llevada inicialmente hacia el Hospital de Barrancabermeja de donde fueron remitidos por la gravedad de su heridas al Hospital Ramón Gonzales Valencia, estas heridas consistían en fracturas en brazo izquierdo, humero izquierdo y muñeca izquierda para el señor DELGADO OROZCO, mientras que su acompañante la señora SANCHEZ SERRANO, sufrió fracturas en el codo izquierdo y mandíbula; trauma cerrado

de abdomen el cual causo peritonitis y perforación del íleo.

c- Mediante Dictámenes médicos de Calificación de Perdida de la Capacidad Laboral N° 643 y 644 se determino una pérdida de su capacidad laboral del 27.32%, para el señor DELGADO OROZCO, y del 22.85% para la señora SANCHEZ SERRANO.

d- Dentro del término legal se presenta Acción de Reparación Directa el día diecinueve (19) de diciembre del año (2001), por intermedio de apoderado debidamente constituido por los señores RAFAEL DELGADO OROZCO y GLORIA ISABEL SANCHEZ SERRANO actuando en nombre propio y en representación de sus menores hijos JUAN PABLO DELGADO SANCHEZ, FABIAN ARMANDO DELGADO SANCHEZ en contra de la NACION, MINISTERIO DE TRANSPORTE, INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, DEPARTAMENTO DE SANTANDER, para que fueran declarados responsables administrativamente de los perjuicios causados a los demandantes con las lesiones sufridas por RAFAEL DELGADO OROZCO y GLORIA ISABEL SANCHEZ SERRANO, y como consecuencia de esta declaración se condene al pago de los perjuicios Materiales y Morales en forma actualizada al momento del fallo.

d- Luego de admitida la demanda y dentro del trámite de la misma fue realizado el Llamamiento en Garantía de la aseguradora SEGUROS COLPATRIA S.A.

### **Problema Jurídico**

¿Es deber del Estado la prueba de alguna causal de exoneración para no ser condenado cuando se imputa a titulo de Responsabilidad Presunta?

## **II ANÁLISIS CRÍTICO**

### **Marco Teórico Jurídico**

Teórico: Es responsable la administración por los daños antijurídicos que se

causen a los particulares, con motivo de la acción u omisión de los funcionarios que la representan y que le sean imputables. Dicha consagración constitucional comprende no solamente un régimen objetivo, sino que reitera como régimen de responsabilidad común la tradicional falla o culpa en el servicio originada en la omisión, tardanza o deficiencia en la prestación de los servicios públicos a su cargo.

Jurídico: Artículo 90 de la Constitución Política de Colombia

#### **Fundamento de la Tesis:**

##### ○ TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE SANTANDER

Estima el adquo que: “De acuerdo a lo expuesto en procedencia y con base en el acervo probatorio allegado al expediente, el sub judge puede someterse a la tesis de la responsabilidad presunta, toda vez que el accidente acaeció por la conducta omisiva e irregular del Instituto Nacional de Vías el cual incumplió con su deber de velar por el mantenimiento y buen funcionamiento de la carretera; y aunque a pesar de que en los videos allegados, los cuales fueron filmados en el día, se observa señalización, es también latente el que las mismas son insuficientes y no son las reglamentarias; sumado a que no se demostró por parte de INVIAS que existían las señales preventivas reglamentarias, dirigidas a advertir a los usuarios de la vía sobre la existencia de la perforación en las horas nocturnas ocasionándose en principio un daño antijurídico que en términos del Art. 90 de la Carta Política debe repararse. De ahí que resultaba imperioso acreditar como causal de exoneración la culpa de la víctima, el hecho exclusivo o determinante de un tercero o la fuerza mayor. Como ninguno de estos supuestos fue probado.”.

## 4.2 SISTEMA VIAL

Antes de entrar a abordar el tema se hace necesario realizar puntualidades básicas que tienen que ver con la investigación. De esta manera es importante definir conceptos básicos.

Se entiende por malla vial el conjunto de vías que constituye la infraestructura necesaria para la movilización de bienes y personas. La integran las vías de sentido general longitudinal norte – sur y transversal oriente – occidente, entre las cuales se cuentan las vías locales principales que son conectantes de los desarrollos entre sí y de éstos con las vías del sistema arterial.

La malla vial tiene una organización propia y definida, que comprende subsistemas, este a su vez está compuesto por la malla vial arterial, intermedia y local. La malla vial arterial es la red de vías de mayor jerarquía, que actúa como soporte de la movilidad y la accesibilidad urbana y regional y de conexión con el resto del país. Igualmente, facilita la movilidad de mediana y larga distancia como elemento articulador a escala urbana. La malla vial intermedia está constituida por una serie de tramos viales que permean la retícula que conforma la malla vial arterial, sirviendo como alternativa de circulación. Permite el acceso y la fluidez de la ciudad a escala zonal. La malla vial local está conformada por los tramos viales cuya principal función es la de permitir la accesibilidad a las unidades de vivienda.

### 4.2.1 Jerarquización De La Malla Vial

1. **Una Malla Vial Arterial Principal**, la malla vial arterial principal, es la que sirve de soporte para la movilidad y accesibilidad a las áreas

metropolitanas y regionales. Esta arteria permite la conexión del municipio con el área metropolitana y el resto de las regiones del país. La malla vial arteria principal se subdivide a su vez en tipos de vías y cada una de ellas presenta sus características particulares. Esta subdivisión es conocida como topología de las vías arteriales y será desglosada a continuación.

## **TIPOLOGÍAS DE LAS VIAS ARTERIAS**

- ✚ **Vías Tipo V-0.** Son las vías del Plan Vial Arterial que tiene una sección transversal mayor de 60 metros, esta vía está destinada al desplazamiento de peatones y de vehículos para transporte particular, público y de carga. La vía tipo V-0 consta de cuatro calzadas, dos en cada sentido: una calzada central rápida y una calzada lateral lenta, esta última calzada es reservada para el acceso a sectores residenciales. Cada calzada consta de tres carriles y contemplan franjas de manejo ambiental perimetrales a la vía.
  
- ✚ **Vías Tipo V-1.** Son las vías Arteriales que tiene una sección transversal entre 60 y 40 metros, esta al igual que los demás tipos de vías arteriales, está destinada al desplazamiento de peatones y de vehículos para transporte particular, público y de carga. Esta vía consta de cuatro calzadas, dos en cada sentido: una calzada central rápida y una calzada lateral lenta, esta última reservada para el acceso a sectores residenciales. Las calzadas de las Vías Tipo V-0 y V-1 se delimitan mediante tres separadores: uno central y dos intermedios entre las calzadas lenta y rápida. Además, las vías tienen dos andenes ubicados uno a cada lado de esta destinados a la circulación de los peatones. Estas dos vías pueden parecer iguales,

pero se diferencian una de la otra ya que las vías Tipo V-0 tienen una sección transversal mayor de 60 metros, mientras las vías Tipo V-1 presentan transversal entre 40 y 60 metros.

✚ **Vías Tipo V-2.** Son las vías del Plan Vial Arterial que tiene entre 30 m y 40 m de sección transversal, destinada al desplazamiento de peatones y de vehículos para el transporte particular, público y de carga. La vía Tipo V-2 consta de un andén a cada lado de su trazado para permitir la circulación de peatones, dos calzadas (una en cada sentido) divididas por un separador; cada calzada consta de tres carriles. Se deben contemplar franjas de manejo ambiental perimetrales a la vía.

✚ **Vías Tipo V-3.** Son las vías tipo del Plan Vial Arterial que tiene entre 25 m y 30 m de sección transversal, destinada al desplazamiento de peatones y de vehículos para el transporte particular, público y de carga. La vía tipo V-3 consta de dos calzadas, una en cada sentido; cada calzada consta de tres carriles; se contemplan franjas de manejo ambiental perimetrales a la vía. Las calzadas se delimitan mediante un separador central. Además, consta de dos andenes laterales a lado y lado de la vía, con una zona dura para permitir la circulación peatonal.

2. **Una Malla Vial Arterial Complementaria**, esta malla es la que articula operacionalmente los subsistemas de la Malla Vial Arterial Principal, facilita la movilidad de mediana y larga distancia como articulación a escala urbana.

3. **Una Malla Vial Intermedia**, constituida por una serie de tramos viales que permean la retícula que conforman las Mallas Arterial Principal y

Complementaria sirviendo como alternativa de circulación a éstas. Permite el acceso y fluidez de la Ciudad a escala zonal.

4. **Una malla Vial Local**, esta malla es la que establece el acceso a las unidades de vivienda.

Esta malla presenta una tipología propia de las vías entre las que encontramos:

- ✚ **Vías tipo V-4:** Son las vías tipo del Plan Vial local, que tiene entre 25 y 18 mtrs de sección transversal y permiten el acceso directo a las unidades de vivienda y zonas escolares
- ✚ **Vías de tipo V-5:** Son las vías tipo del Plan Vial local, que tiene entre 18 y 15 mtrs de sección transversal y permiten el acceso directo a las unidades de vivienda y zonas escolares.
- ✚ **Vías de tipo V-6:** Son las vías tipo del Plan Vial local, que tiene entre 15 y 13 mtrs de sección transversal y permiten el acceso directo a las unidades de vivienda y zonas escolares.
- ✚ **Vías de tipo V-7:** Son las vías tipo del Plan Vial local, que tiene entre 13 y 9 mtrs de sección transversal y permiten el acceso directo a las unidades de vivienda y zonas escolares.
- ✚ **Vías de tipo V-8** Son las vías tipo del Plan Vial local, que tienen menos de 9 mtrs de sección transversal y permiten el acceso directo a las unidades de vivienda y zonas escolares

#### 4.2.2 Estado de la malla vial

Hablar del buen estado de una cosa implica que dicha cosa cuenta con los elementos necesarios para su funcionamiento y la satisfacción de las necesidades que tiene por objeto satisfacer, en ese orden de ideas se encuentra que la malla vial debe atender a la señalizaciones de tránsito adecuadas tales como semáforos, líneas de división de carriles, señales de prelación en la vía, vías que no se encuentren deterioradas por huecos, grietas y hundimientos, con el fin de lograr una óptima prestación del servicio y evitar accidentes que a diario ocurren por estas fallas en las vías. Es posible determinar que el sistema vial, debe presentar una serie de componentes con el ánimo de prestar un mejor servicio.

El sistema vial de carácter Metropolitano está conformado por el sistema arterial que establece la conexión funcional entre los diferentes municipios que conforman el contexto urbano del Área Metropolitana, así como con la región circundante y con el resto del país. Esto indica la existencia de una estructura vial que complementa y articula los ejes viales existentes, mediante la conformación de anillos viales periféricos que configuran el territorio urbano del Área metropolitana, lo que constituye avenidas de tráfico vehicular rápido (anillo vial externo) y de tráfico de alimentación principal a las diferentes áreas de actividad (anillo vial interno).

El sistema vial debe contener dentro de su estructura, aspectos claros que competen:

- Sistema de Movilidad.
- Sistema de Equipamientos Urbanos.
- Sistema de Espacio Público Construido.
- Sistemas Generales de Servicios Públicos.

El diagnóstico de las vías está asociado al estado de condición de cada una de ellas, la oficina de prevención vial ha creado un medido que permite conocer el Índice de Condición de Pavimento que puede ser simplificado de la siguiente manera;

- ICP: si el sistema vial presenta calles en buen estado con un índice de 30 y menos de 30, se considera que las vías se encuentran en mal estado.
- Si en índice es entre 31 y 70 las Vías se encuentran en regular estado
- Y si en ICP es igual o superior a 71 las Vías están en buen estado

#### 4.2.3 Responsable De Las Vías Y Su Mantenimiento

Las vías son responsabilidad del estado, pero este por medio de la figura de la descentralización administrativa, traslada la responsabilidad a los entes territoriales, quienes están en la obligación de mantener el buen estado de la malla vial de su territorio y para ello realiza procesos de contratación con el fin de encontrar a la persona jurídica idónea que debe estar al pendiente de la malla vial y su funcionamiento.

En Bucaramanga el responsable de este mantenimiento es la firma **CONSORCIO VIAS DE SANTANDER**, a quien se la adjudico la licitación pública Ic- inf- 001-08 “**mantenimiento y mejoramiento de diferentes sectores indicados por la secretaria de infraestructura de las vías urbanas que conforman la malla vial del municipio de Bucaramanga**”, tal como lo señala la resolución número 559 de 2008, dictada en diciembre 30 del mismo año, por la secretaria de infraestructura municipal. Los integrantes del consorcio son los señores: **LUIS ANTONIO ROJAS GIRON participación del 50% INFERCAL S.A. NIT 860.058.389-1 participación 50%**, representado legalmente por **LUIS ANTONIO ROJAS GIRON**

identificado con cédula de ciudadanía No. 13.821.483 expedida en Bucaramanga (Santander).

El instituto nacional de vías **INVIAS**, es otro ente encargado del mantenimiento y reparación de la malla vía a nivel nacional.

#### 4.2.4 responsabilidad del estado y la malla vial

El concepto de Estado hace referencia tanto al Estado Nacional, como al Provincial y al Municipal y a los distintos estratos de gobierno, es decir, al Poder ejecutivo, legislativo y judicial.

Como persona jurídica el Estado, es sujeto de obligaciones y tiene capacidad de contratar. En el momento en el que el Estado entra a actuar y moverse para cumplir los fines que se ha propuesto, choca con los intereses que pueden pertenecer a un individuo o a un grupo de ellos.

El concepto de responsabilidad del Estado abarca un amplio ámbito, que va desde el Estado propiamente dicho, como entidad con una personalidad jurídica independiente de los funcionarios que los representan, y también la de los mismos funcionarios por los actos que ellos desempeñan en el ejercicio de sus funcionarios.

Es claro que no es igual hablar de responsabilidad Estatal, civil contractual o civil extracontractual ya que cada una de ellas presenta connotación diferente. Para entender de lo que se afirma se hace referencia a groso modo de las diferencias entre una y otras.

#### ❖ **Responsabilidad Estatal**

Según el diccionario de la Real Academia española, el término "Responsabilidad" indica la "obligación de reparar y satisfacer un daño o perjuicio". Otra acepción, según la Academia, es el que se refiere a la

responsabilidad como "la deuda u obligación que resulta de un posible yerro." Desde el ámbito jurídico este término admite dos conceptos principales. Por una parte encontramos la capacidad de responder por ciertos actos en abstracto, por ejemplo la responsabilidad de la realización de determinados actos en los mayores de edad; por otra parte se encuentra la necesidad de responder por actos concretos e imputables a determinado sujeto, en este caso se puede hacer referencia a la consecuencia de los actos realizados por ese mayor de edad.

Para el tema que nos atañe es importante hablar y analizar la responsabilidad en el ámbito estatal que compromete al Estado mismos y a sus agentes, en el desempeño de funciones por él asignadas, ya sea por su actuación como sujeto de derecho público o privado.

El reconocimiento de la personalidad jurídica del estado, permite las acciones por responsabilidad contractual y extracontractual contra él y su consecuente deber reparatorio con bienes propios, respecto de los actos y hechos estatales emitidos.

En materia normativa, no existen normas jurídicas específicas que permitan determinar las condiciones legales para que se opere esa responsabilidad. En algunos casos se exige que la conducta dañosa sea culpable (responsabilidad subjetiva), y en otros se prescinde de ese daño subjetivo (responsabilidad objetiva). En algunos supuestos el daño debe ser físico y apreciable en dinero (responsabilidad material), mientras que en otros es indemnizable el daño moral (responsabilidad moral).

En principio no son aplicables en materia de responsabilidad del estado los principios del derecho civil. El derecho público - en su defecto - y por

iniciativa jurisprudencial, ha elaborado una serie de reglas específicas para regularla. Aún se la llama, responsabilidad civil del estado, pero es un eufemismo, porque ni se trata de la clásica responsabilidad del derecho privado, ni es tampoco civil en el sentido de regirse por las normas de dicho código. A lo sumo podría llamársela así para señalar que es un tipo de responsabilidad que se traduce en una reparación pecuniaria, esto es, en una indemnización de daños y perjuicios ocasionados por la acción estatal.

El fundamento jurídico que implica la responsabilidad del estado se encuentra en la constitución nacional que consagra la conformación y especificación que rigen las actividades de sus órganos. Esa responsabilidad existe, por la actuación de los agentes estatales sea que estos actúen con o sin culpa e incluso puede nacer de un acto legítimo. Por otra parte si bien es cierto que en la constitución no hay un artículo que atribuya hablar de responsabilidad reparatoria por el daño ocasionado, si existen presupuestos fundamentales que consagran la reparación de los derechos ofendidos, en los arts. 14 a 20 y 28 de la constitución nacional.

Es claro que no es igual hablar de responsabilidad Estatal, civil contractual o civil extracontractual ya que cada una de ellas presenta connotación diferente. Para entender de lo que se afirma se hace referencia a groso modo de las diferencias entre una y otras.

#### ❖ **Responsabilidad Civil:**

La responsabilidad civil nace como consecuencia de la obligatoriedad de responder pecuniariamente por los actos realizados con capacidad suficiente, y aún de los ejecutados por otra persona con la cual se está en relación de dependencia. Se aplican algunas normas del C.C. y sus sanciones alcanzan al patrimonio.

La responsabilidad Civil se subdivide en:

1. **Responsabilidad precontractual.** Es aquella que nace en el momento previo del contrato, es posible afirmar que aquí se encuentran las promesas de contrato.
2. **Responsabilidad contractual.** Nace con ocasión a la celebración de un contrato, del cual derivan obligaciones.
3. **Responsabilidad extracontractual.** Es ocasionada sin la existencia de un contrato. En lo que respecta a este estudio en la responsabilidad que se presenta en los accidentes de tránsito. Por tal razón esta otorga mayor materia de análisis y, según al órgano que afecta, puede tratarse desde diversos aspectos:

- Responsabilidad extracontractual por acto judicial.
- Responsabilidad extracontractual por acto legislativo.
- Responsabilidad extracontractual por acto, hecho u omisión de la administración pública.

La **Responsabilidad extracontractual**, que surge de una conducta de los órganos del Estado, puede originarse en un acto o hecho de órgano legislativo, judicial o administrativo. En los eventos en los que ocurre un accidente de tránsito por fallas en la malla vial, esta responsabilidad puede ser imputable al estado o alguno de sus órganos. Antes de interponer cualquier acción es importante reconocer de manera concreta quien cual es la entidad o entidades del mantenimiento de la vía. Esta es el tipo de responsabilidad que se presenta en los accidentes de tránsito en los que resulta involucrado el Estado.

#### 4.3 ACCIONES Y MECANISMOS EN PROCESOS CONTRA EL ESTADO

##### 4.3.1 Acción de grupo;

Las acciones de grupo son aquellas acciones interpuestas por un número plural o un conjunto de personas que reúnen condiciones uniformes respecto de una misma causa que origine perjuicio individual para dichas personas. Las condiciones uniformes deben tener también lugar respecto de todos los elementos que configura la responsabilidad. Su finalidad es por consiguiente reparadora, tienen carácter indemnizatorio, con ellas se puede conseguir el pago de una suma de dinero para reparar los daños ocasionados. La acción de grupo se ejercerá exclusivamente para obtener el reconocimiento y pago de indemnización de perjuicios. El grupo estará integrado al menos por (20) personas.

Sin perjuicio de la acción individual que corresponda por la indemnización de perjuicios, la acción de grupo deberá promoverse dentro de los dos (2) años siguientes a la fecha en que se causó o cesó la acción vulnerante causante del mismo. Dicha acción podrá ser iniciada por las personas naturales o jurídicas que hayan sufrido el daño. Los personeros municipales y distritales podrán interponer acciones de grupo, en este caso hará parte junto con los afectados y para interponerla se requiere abogado.

#### **Tramite de la acción de grupo.**

1. **Admisión de la acción** se da dentro de los diez días hábiles siguientes a la presentación de la acción. En el auto admisorio se ordena la notificación personal a los demandados.
2. **Traslado al accionado** en un término de 10 días, el demandado deberá contestar la demanda.
3. **Exclusión del grupo** se origina dentro de los 5 días siguientes al vencimiento del término de traslado de la demanda.

4. convocatoria a audiencia; Dentro de los 5 días siguientes al vencimiento del término de exclusión debe ser convocada una audiencia de conciliación que se celebrara en un término no mayor de 20 días.
5. **Integración del grupo** antes de la apertura a pruebas. En caso de no lograr acuerdo, el juez decretara las pruebas solicitadas y de oficio que estime pertinentes, señalando fecha y hora para su práctica por un término de 20 días prorrogable por otros 20 días.
6. Vencido el término para la práctica de pruebas, el juez dará **traslado a las partes para alegar de conclusión** por un término común de 5 días.
7. Una vez culminado el término del traslado para los alegatos finales, el juez dictara **sentencia** en un término superior a 20 días.

Quienes no fueron parte en la acción, podrán hacerse parte dentro del proceso, antes de la apertura a pruebas. Mediante la presentación de un escrito indicando nombre, perjuicio ocasionado, el origen del daño sufrido y manifestación de intención de integrarse al grupo de accionantes y acogerse al fallo.

El pago de una indemnización colectiva, que contenga la suma ponderada de las indemnizaciones individuales. La providencia tiene efectos de cosa juzgada con relación a quienes fueron parte en el proceso. Ante esta providencia proceden los recursos de **Apelación** y de **Revisión**.

Este tipo de acción no es aplicada en las demandas interpuestas por responsabilidad civil extracontractual por accidentes de tránsito ya que maneja un grupo determinado de personas y resulta improcedente interponerla para reclamar la responsabilidad del estado en un accidente de tránsito.

#### 4.3.2 Acciones populares

Las acciones populares se encuentran reguladas en la ley 472 de 1998, que desarrolla el artículo 86 de la carta magna, en relación con las acciones populares y de grupo. Las acciones populares son el mecanismo de protección de los derechos e intereses colectivos y difusos, estos derechos están relacionados con ambiente sano, moralidad administrativa, espacio público, patrimonio cultural, seguridad y salubridad pública, servicios públicos, consumidores y usuarios, libre competencia económica. La ejecución de esta acción no requiere abogado, y cuando se interponga sin la intermediación de uno, la Defensoría del Pueblo podrá intervenir en el respectivo proceso.

*"La ley regulará las acciones populares para la protección de los derechos e intereses colectivos, relacionados con el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad públicos, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica y otros de similar naturaleza que se definen en ella. Así mismo, definirá los casos de responsabilidad civil objetiva por el daño inferido a los derechos e intereses colectivos".*

Las acciones populares se caracterizan por poseer un carácter preventivo y restaurador de los derechos e intereses colectivos. "Las acciones populares se ejercen para evitar el daño contingente, hacer cesar el peligro, la amenaza, la vulneración o agravio sobre los derechos e intereses colectivos, o restituir las cosas a su estado anteriores cuando fuere posible" (artículo 2º.) Las acciones populares pueden ser interpuestas por cualquier persona. El Art 12 de la Ley 472 dispone que sean titulares de esta acción;

1. Toda persona natural o jurídica.
2. Las organizaciones no gubernamentales, las organizaciones populares, cívicas o similares.

3. Las entidades públicas que cumplan funciones de control, intervención o vigilancia.
4. El Procurador General de la Nación, el Defensor del Pueblo y los personeros distritales y municipales en lo relacionado con su competencia
5. Los alcaldes y los servidores públicos que den promover la protección y defensa de los derechos e interés colectivos.

Las acciones populares pueden ejercitarse contra el Estado o contra los particulares, según sea quien viole o amenace los derechos o intereses colectivos. Art 14 de la ley.... "la acción popular se dirigirá contra el particular, persona natural o jurídica, o la autoridad pública cuya actuación y omisión se considere que amenaza, viola o ha violado el derecho o, interés colectivo", y se adelanta contra entidades públicas o personas privadas que cumplen funciones públicas conoce la jurisdicción contencioso administrativa, concretamente en primera instancia los jueces administrativos y en segunda el Tribunal Administrativo del respectivo Departamento, hasta tanto no se creen los juzgados administrativos tendrán la competencia en primera instancia los Tribunales Administrativos y en segunda el Consejo de Estado. Si se adelanta contra particulares conoce la jurisdicción ordinaria, específicamente los jueces civiles del circuito. Excepcionalmente puede presentarse ante el Juez Civil Municipal o Promiscuo Municipal, quien lo remitirá inmediatamente al Juez Civil de Circuito competente.

Por otra parte la acción popular no tiene término de caducidad, puede emplearse en cualquier tiempo. La demanda debe contener:

1. La indicación del derecho o interés colectivo amenazado o vulnerado.
2. La indicación de los hechos, actos, acciones u omisiones que motivan la petición
3. La enunciación de las pretensiones.

4. El señalamiento de la persona natural o jurídica, o la autoridad pública responsable de la amenaza o agravio si acaso fuese posible determinarla.
5. Las pruebas que se pretenda hacer valer
6. Las direcciones para notificaciones
7. Nombre e identificación de quien ejerce la acción.

La sentencia de decide el caso hace transito a cosa juzgada respecto de las partes y el público en general (artículo 35). En cuanto a su contenido, si es favorable: da una orden de hacer o no hacer. Además se podrá condenar al pago de perjuicios a favor de la entidad pública que cuida del bien protegido para que se realicen las conductas necesarias para el restablecimiento.

#### 4.3.3 Acción de reparación directa

La acción de reparación directa es la vía procesal adecuada e idónea para reclamar los eventuales perjuicios derivados de la revocatoria directa de un acto administrativo... la responsabilidad extracontractual del Estado puede provenir de un acto administrativo que ha sido declarado ilegal, en la medida en que dicha declaratoria reconoce la anomalía administrativa presentada. Esta acción procede cuando quiera que entre el daño antijurídico causado y el acto administrativo general no media acto administrativo particular que pueda ser atacado en sede jurisdiccional. Por medio de esta acción se pueden demandar los hechos, omisiones y operaciones de la administración, y esta legitimado para iniciar la acción aquel sujeto que acredite interés.

Así mismo esta acción tiene por objeto el restablecimiento directo del derecho, y dentro de sus peticiones se encuentran; la declaratoria de responsable activa a la administración y extracontractualmente de los perjuicios ocasionados; condena al pago de los daños causados; y la reparación de los daños causados, esta acción tiene un término de

caducidad de dos años contados a partir de la ocurrencia del hecho, omisión, acto, y operación administrativa u ocupación del inmueble.

Esta es la acción mas invocada en las demandas en las que se pretende hacer responsable al estado por un accidente de transito ya que es interpuesta por el afectado directamente y busca el pago de perjuicios causados. Por medio de esta acción se reclama la responsabilidad civil extracontractual del estado.

#### 4.3.4 La conciliación

“La conciliación es un mecanismo de solución de conflictos a través del cual, dos o más personas gestionan por sí mismas la solución de sus diferencias, con la ayuda de un tercero neutral y calificado, denominado conciliador”.

[www.conciliacion.gov.co](http://www.conciliacion.gov.co)

La conciliación es proceso ya que dentro de ella se encuentran una serie de etapas, a través de las cuales las personas involucradas en un conflicto que es desistible, transigible o determinado como conciliable por la ley, encuentran la manera de resolverlo a través de un acuerdo satisfactorio para ambas partes.

Por otra parte el acta de conciliación elaborada por las partes en audiencia de Conciliación, presta mérito ejecutivo dentro de los términos de los artículos 78 del Código Procesal del Trabajo y 66 de la Ley 446 de 1998, esto indica que cuando el acta de conciliación contenga una obligación clara, expresa y exigible, será de obligatorio cumplimiento para la parte que se imponga dicha obligación.

En caso de incumplimiento total o parcial de lo acordado por parte de uno de los conciliantes, la autoridad judicial competente podrá ordenar su cumplimiento conforme a lo dispuesto en la Ley 446 de 1998, dando efectividad a los acuerdos.

## Clases de conciliación

Existen 3 clases de conciliación a la luz del derecho colombiano que son:

- ✓ **Judicial:** es aquella que se realiza dentro de un proceso judicial.
- ✓ **Extrajudicial:** es la realizada antes o por fuera de un proceso judicial.
- ✓ **En derecho:** se denominará conciliación en derecho cuando se realice a través de los conciliadores de centros de conciliación o ante autoridades en cumplimiento de funciones conciliatorias. **En equidad:** se denominará conciliación en equidad cuando se realice ante conciliadores en equidad.

## Características

La conciliación como acto de administración de justicia es:

- ✓ **Solemne:** por cuanto la ley exige la elaboración de un acta de conciliación con la información mínima establecida en el artículo 1 de la Ley 640 de 2001.
- ✓ **Bilateral:** es bilateral porque el acuerdo conciliatorio al que llegan las partes impone obligaciones a cada una de ellas.
- ✓ **Onerosa:** generalmente la conciliación conlleva acuerdos y prestaciones patrimoniales para ambas partes o por lo menos para una de ellas.

- ✓ **Conmutativa:** porque las obligaciones que surgen del acuerdo conciliatorio son claras, expresas y exigibles; no admite obligaciones aleatorias o imprecisas.
- ✓ **De libre discusión:** porque el acuerdo conciliatorio al que llegan las partes es el resultado de discusiones y negociaciones para lograr la solución a la controversia; las partes pueden o no llegar a un acuerdo, el conciliador no puede obligar a las partes a conciliar, las fórmulas de arreglo son de libre discusión y aceptación.
- ✓ **Acto nominado:** porque existen normas claras y precisas que regulan la conciliación como Mecanismo Alternativo de Solución de Conflictos que la diferencian de otras como la mediación o la amigable composición que no se encuentran reguladas ampliamente en la Ley.

### **La conciliación y el requisito de procedibilidad en materia contencioso administrativa**

Ante la entrada en vigencia de la Ley 1285 del 22 de enero de 2009, que reformó la Ley 270 de 1996, Estatutaria de la Administración de Justicia, la cual estableció la conciliación como requisito de procedibilidad para el ejercicio de las acciones de nulidad y restablecimiento del derecho, reparación directa y controversias contractuales, de conformidad con el artículo 2 del Decreto 1716 del 14 de mayo de 2009, el cual entró en vigencia en la mencionada fecha, es necesario el requisito de procedibilidad en materia contencioso administrativa para las siguientes acciones:

"ARTICULO 2. ASUNTOS SUSCEPTIBLES DE CONCILIACION EXTRAJUDICIAL EN MATERIA CONTENCIOSA ADMINISTRATIVA. Podrán conciliar, total o parcialmente, las entidades públicas y las personas privadas que desempeñan funciones propias de los distintos órganos del Estado, por conducto de apoderado, sobre los conflictos de carácter particular y

contenido económico de los cuales pueda conocer la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo a través de las acciones previstas en los artículos 85, 86 y 87 del Código Contencioso Administrativo o en las normas que los sustituyan.

PARAGRAFO 1º. No son susceptibles de conciliación extrajudicial en asuntos de lo contencioso administrativo:

- Los asuntos que versen sobre conflictos de carácter tributario.
- Los asuntos que deban tramitarse mediante proceso ejecutivo de que trata el artículo 75 de la Ley 80 de 1993
- Los asuntos en los cuales la correspondiente acción haya caducado.

PARAGRAFO 2º. El conciliador velará porque no se menoscaben los derechos ciertos e indiscutibles, así como los derechos mínimos e intransigibles.

PARAGRAFO 3º. Cuando la acción que eventualmente se llegare a interponer fuere la de nulidad y restablecimiento de derecho, la conciliación extrajudicial sólo tendrá lugar cuando no procedan recursos en vía gubernativa o cuando ésta estuviere debidamente agotada, lo cual deberá acreditarse, en legal forma, ante el conciliador.

PARAGRAFO 4º. En el agotamiento del requisito de procedibilidad de la acción de que trata el artículo 86 del Código Contencioso Administrativo, se entenderá incluida la acción de repetición consagrada en el inciso segundo de dicho artículo.

PARAGRAFO 5º. El agotamiento de la conciliación como requisito de procedibilidad, no será necesario para efectos de acudir ante tribunales de arbitramento encargados de resolver controversias derivadas de contratos

estatales, cuyo trámite se regula por lo dispuesto por el artículo 121 de la Ley 446 de 1998."

Para mayor claridad con el presente le allego un archivo con cartilla guía de conciliación en administrativo elaborada por la Procuraduría General de la Nación para los fines legales pertinentes.

#### **4.4 LA MALLA VIAL DE BUCARAMANGA**

La malla vial urbana del Municipio de Bucaramanga cuenta con aproximadamente 550 Kmts, los cuales en su gran mayoría tienen estructura de pavimento flexible y en una menor cantidad se encuentran pavimentos rígidos y semirígidos. Los 550 Kmts de malla vial equivalen a aproximadamente 1600 Km/carril, unidad con la cual se evalúan los mantenimientos realizados.

El total de vía rural del Municipio es de aproximadamente 140 kilómetros de los cuales se tienen 16 kilómetros pavimentados y el restante 124 kilómetros en tierra y su estado se califica de regular a malo. Bucaramanga se comunica con su área metropolitana y el resto del país a través de vías arteriales principales que se constituyen de algún modo en autopistas, de estas la que mayor sección vial presenta, es la autopista Bucaramanga-Floridablanca la cual tiene una sección transversal mayor de 60 mtrs lo que la constituye en una vía arterial principal de tipología V-0, según lo establece la oficina de planeación municipal, así mismo tiene vías arteriales complementarias, vías intermedias y vías locales.

Bucaramanga es una de las ciudades de Colombia que mayor índice de accidentalidad presenta según los estudios del fondo de prevención vial y la oficina de tránsito y transporte municipal. Para sorpresa de muchos los

accidentes de tránsito causan más muertes que el conflicto armado interno representando cinco veces más víctimas que este, de acuerdo con cifras de estudios realizados recientemente por Fondo de Prevención Vial. Como ya se señaló anteriormente Bucaramanga presenta un alto índice de accidentalidad y la ciudad figura como número 1 en cifras de heridos por accidentalidad y ocupa el 4 lugar en número de muertos por accidentes de tránsito en el país, según las estadísticas de FPV.

Si bien es cierto que algunos de estos accidentes son ocasionados por imprudencia de peatones y conductores, resulta imposible negar que otros son consecuencia del mal estado de las vías y la falla en el sistema de señalización. Bucaramanga presenta una deficiencia en la red vial, pues de los 550 Km de red vial urbana sólo un 30% se considera en buen estado; del 70% restante un 36% son vías que requieren mantenimiento de parcheo y en un término no mayor de 5 años requiere repavimentación o capa de refuerzo, y un 34% equivale a vías en las cuales la pavimentación ha cumplido su vida útil y por lo tanto necesitan repavimentación inmediata.<sup>18</sup> Una explicación lógica es que en Bucaramanga los estudios de obras no son planificados y dichas obras no son terminadas y su estudio de impacto es precario, adicionalmente a esta situación se le suma que la vida útil de la malla vial ya culminó.

El pésimo estado del pavimento de las calles de la ciudad es consecuencia de la falta de acción de las administraciones que hemos tenido a lo largo de los últimos 20 años. Ello es producto del inmediatez de nuestros Alcaldes, quienes solo llevan a cabo aquellas obras que producen mucho bullicio para mantener un alto nivel de aceptación en la comunidad y el resto, es decir,

---

<sup>18</sup> Fondo de prevención vial.

aquellas obras que demandan trabajo, altas inversiones y no permiten hacer mucho ruido, las dejan para que el Alcalde subsiguiente sea quien busque solucionar el problema. Y así ha ocurrido en el caso de los últimos seis alcaldes. ¿El resultado? La crisis que vivimos, que exige una cuantiosa inversión. Los últimos cinco Alcaldes solo han aplicado baños de agua tibia a la recuperación de la malla vial. Por ello su deterioro ha avanzado en proporciones alarmantes, llegando al estado lamentable en que hoy se encuentra. Los huecos que hay actualmente en las vías vehiculares son muchos y están a lo largo y ancho de toda la malla vial bumanguesa. Ellos provocan deterioro a los automotores, hacen más lento el tránsito automotor, dificultan el transporte, lo encarecen, son causantes de accidentes y dan un pésimo aspecto a la ciudad.

A continuación señalaremos un cuadro en el que la oficina asesora de planeación municipal hace una clasificación de las vías de la capital santandereana.

#### 4.4.1 Redes De Vías Tipo <sup>19</sup>


 **Vías Arterias Tipo en la Ciudad de Bucaramanga.** Se adoptan los siguientes ejes viales como arterías y su vez se clasifican según su tipo y perfil vial, así:

Tabla 1. **Vías Arterias Tipo en la Ciudad de Bucaramanga**

NOMBRE	TIPO	SECCION VIAL
Autopista Bucaramanga – Floridablanca	V-0	> 60 metros

<sup>19</sup> OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN MUNICIPAL, Perfiles Viales.

Autopista Bucaramanga – Girón	V-1	56 metros
Vía Palenque – Café Madrid	V-1	52 metros
Carrera - Diagonal 15	V-2	32 metros
Carrera 27	V-2	32 metros
Avenida La Rosita	V-2	32 metros
Avenida Quebrada Seca	V-3	30 metros
Bulevar Bolívar	V-3	30 metros
Bulevar Santander	V-3	30 metros
Transversal Oriental	V-3	27 metros
Transversal Metropolitana	V-3	Variable
La Virgen - La Cemento	V-3	27.40 metros

Fuente: Oficina Asesora de Plantación Municipal Bucaramanga.

- ✚ **Vías Arterias Tipo en la Ciudad de Bucaramanga** Se adoptan los siguientes ejes viales de la red local y se clasifican según su tipo y perfil vial, así:

Tabla 2. **Vías Arterias Tipo en la Ciudad de Bucaramanga**

NOMBRE	TIPO	SECCION VIAL
Avenida La República	V-4	25metros
Carrera 33 (Desde la Av. Quebrada Seca hasta la Calle 56)	V-4	24 metros
Carrera 17 (Desde la Calle 50 hasta la Calle 61)	V-4	24 metros
Calle 28 (Desde la Carrera 3 hasta la Carrera 10)	V-4	21 metros
Calle 45 (Desde Chimitá hasta la Carrera 23)	V-4	21 metros
Calle 3 (Desde la Carrera 11 hasta la Carrera 38)	V-4	20 metros

Carrera 9 (Desde la Calle 28 hasta la Calle 45)	V-4	20 metros
Carretera Antigua a Floridablanca (Desde la Calle 67 hasta la Calle 105)	V-4	20 metros
Calle 105 (Desde la Carrera 33 hasta la Carrera 8w)	V-4	21 metros
Avenida González Valencia (Desde la Carrera 23 hasta la Calle 63)	V-4	19 metros
Calle 50 (Desde la Carrera 21 hasta la Diagonal 15)	V-4	18 metros
Carrera 13 (Desde la Calle 13 hasta la Av. Quebrada Seca)	V-4	18 metros
Carrera 18 (Desde la Av. La Rosita hasta la Calle 56)	V-5	18 metros
Carrera 21 (Desde la Calle 5 hasta la Calle 56)	V-5	17 metros
Carrera 22 (Desde la Av. Quebrada Seca hasta la Calle 56)	V-5	15 metros
San Francisco, Mutualidad, Comuneros, La Universidad, San Alonso, la Aurora, entre otros. Carrera 22 (Desde la Calle 5 hasta la Av. Quebrada Seca)	V-6	15 metros
Centro de Bucaramanga (Desde la Av. Quebrada Seca hasta la Calle 45 y desde la Carrera 21 hasta la Carrera 9). Vía Pamplona Calle 32	V-7	12 metros
Paseo del Comercio, Paseo España, Paseo Los Comuneros	V-7	12 metros
Los barrios San Luis, Fontana, Diamante, Provenza, vías al borde de la escarpe, entre otras.	V-8	9 metros

Fuente: Oficina Asesora de planeación municipal. Bucaramanga.

#### 4.4.2 Las vías más afectadas de Bucaramanga.

La ciudadanía que es en últimas quien diariamente recorre las calles de la ciudad ya sea a pie, en automóvil particular o en cualquiera de los medios de

transporte urbano, y son precisamente ellos quienes están atentos a cada deficiencia que tiene el lugar por el que se movilizan y en el cual se desarrollan, por lo tanto ellos son quienes tienen mayor autoridad para llamar la atención sobre las fallas que en materia vial tiene la ciudad. Es por ello que se acudió a los ciudadanos de diferentes sectores de la ciudad para oír su opinión respecto de la malla vial de Bucaramanga.

Para algunos hace falta es de señalización y de semáforos pues la carencia de ella ha provocado varios accidentes especialmente en la carrera 27 a la cual debido a los trabajos de habilitación para los buses de metro línea le fueron removidos varios de sus semáforos. Avenidas y calles averiadas, huecos que alcanzan los 10 cms de profundidad y un ancho y largo que superan el metro, son la realidad de las calle de la ciudad que cada día presenta una malla vial más deteriorada que cobra la vida de muchas personas al año, pero aun notando las fallas en el sistema vial las autoridades siguen empeñadas en señalar que los motociclistas y la imprudencia de los conductores y peatones son las causa que originan los accidentes, pero si que hay bastante prudencia cuando el peatón o conductor se percatan de un hueco y evitan así un accidente eso es prudencia y merece un reconocimiento especial porque hay huecos, casi imposibles se esquivar y hay quienes lo logran y a veces salen bien librados y otras tantas por esquivarlos dan lugar a un accidente en el que las autoridades señalan que la imprudencia del conductor fue la causa que lo produjo.

Por otro parte los huecos que invaden la ciudad son mortales. Existen huecos de todo tipo hay unos que son insalvables, otros profundos, extensos, traicioneros y en otros casos, verdaderas trampas en el asfalto. En la malla vial hay zanjas, grietas, aberturas del pavimento, que tiene a la ciudad convertida en una ciudad 'tapizada' de huecos. Este deterioro de la malla es

evidente no puede se ocultado con cortinas de humo que pretenden suponer que la malla vial de la ciudad no esta del todo deteriorada ni presenta un mal estado, es así como importantes avenidas que comunican el municipio con el área metropolitana y el resto del país.

En el trabajo de campo realizado durante el desarrollo de este proyecto se encuentra que el estado de la malla es mas lamentable de lo que se puede llegara a pensar. En un recorrido por la ciudad se tomaron algunas fotos de vías deterioradas, dentro de las que encontramos vías como la carrera 22, calle 17, Av. Boulevard y Quebrada Seca.



**Carrera 26 con calle 17. Tomada el 23 de abril de 2009.**



**Calle 17 con carrera 26 tomada el 23 de mayo de 2009.**









**Av. Quebrada Seca, Carrera 14.**

#### ❖ **Otros Puntos críticos**

En un trabajo de investigación en el que participo La Dirección de Tránsito de Bucaramanga y el Fondo de Prevención Vial (FPV), estas entidades establecieron cuáles son los puntos más peligrosos de la ciudad debido a los problemas viales que hacen que aumente la posibilidad de accidentes en los que estén involucrados automotores y transeúntes.

En el primer lugar de los puntos más crítico se encuentra la calle 45 entre carreras octava y quince, en el centro, en este sector se registraron durante el año 2007, 53 accidentes los cuales dejaron tres personas muertas y 23 heridas, según las autoridades el problema allí es la estreches de la vía y al hecho de ser un corredor rápido con varias intersecciones, al respecto las entidades han establecimos estrategias para señalar este lugar.

En segundo lugar ubican la vía que conduce de Bucaramanga a Girón, desde La Salle hasta el puente El Bueno, en la que en el año 2007 ocurrieron 57 accidentes que dejaron una persona muerta y 27 heridas y las restantes salieron ilesas. “Aquí el peligro radica en la falta de puente peatonal”<sup>20</sup>.

El tercer lugar que aparece en la lista es la calle 105 entre carreras 22 y 25, en Provenza. Allí el número de accidentes es de 70 accidentes, que dejaron dos personas fallecidas y 25 lesionadas.

Otro punto es la Avenida Metropolitana entre la Terminal de Transportes y el puente El Bueno, en donde tres personas murieron y 25 resultaron heridas durante el año 2007

Aparecen además la carrera 24 con calle 80, el kilómetro cinco de la vía Bucaramanga – Rionegro, la Avenida Quebrada Seca con carrera 27, el Viaducto La Flora, la Avenida González Valencia con carrera 27 y la intersección entre la carrera 27 con calle 48.

### ❖ **El alcalde y la malla vial.**

El alcalde Fernando Vargas, se ha comprometido a recuperar la malla vial de la capital santandereana y ha dicho que para ello tiene un presupuesto que alcanza los \$ 520 mil millones de pesos<sup>21</sup>, esa inversión contempla obras como cuatro nuevos intercambiadores viales y una Troncal Metropolitana que unirá al norte de Bucaramanga con el sur conectando el anillo vial. La alcaldía de Bucaramanga señaló también que se abrirá licitación para la

---

<sup>20</sup> Informe, Fondo de Prevención vial y Dirección de Transito y Transporte 2008

<sup>21</sup> [www.alcaldiaBucaramanga.gov.co](http://www.alcaldiaBucaramanga.gov.co).

construcción de los intercambiadores del Mesón de los Búcaros y de Neomundo.

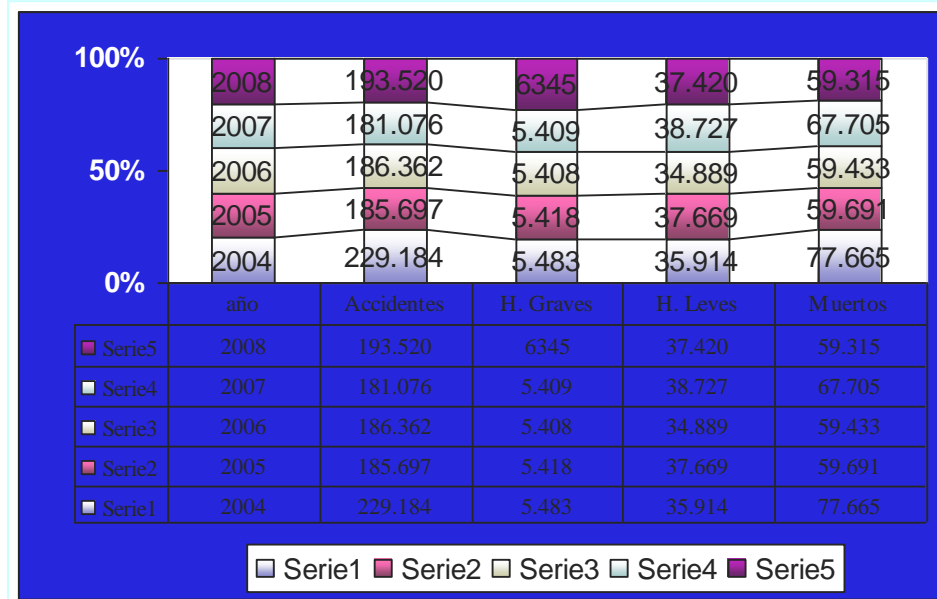
#### 4.4.3 Índices de accidentalidad en Colombia y Bucaramanga, durante los años 2005 al 2008.

Según informes del Fondo de Prevención Vial, en Colombia mueren mas personas por accidentes de trancito que las que deja el conflicto armado interno.

La accidentalidad vial en la capital santandereana sigue siendo crítica. En el registro del año 2008, presentado por la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, que evidencia unas cifras considerables sobre el número de víctimas fatales y heridos. En el informe durante el 2008 hubo en Bucaramanga 3.028 accidentes, que provocaron la muerte a 52 personas y causaron heridas a otras 1.717, y en comparación con el año 2007 se estima que al menos en 40,5% se incrementaron los accidentes viales con víctimas fatales. En el mismo informe se reporta que 795 fueron los motociclistas heridos en diferentes eventualidades, seguidos en mayoría por 506 pasajeros heridos y 251 peatones. Para diciembre del año 2003 se presentaron 2.747 accidentes y a diciembre de 2007, fueron 2.641 accidentes; lo que quiere decir del años 2003 al 2007 se redujo la accidentalidad en 106 casos.

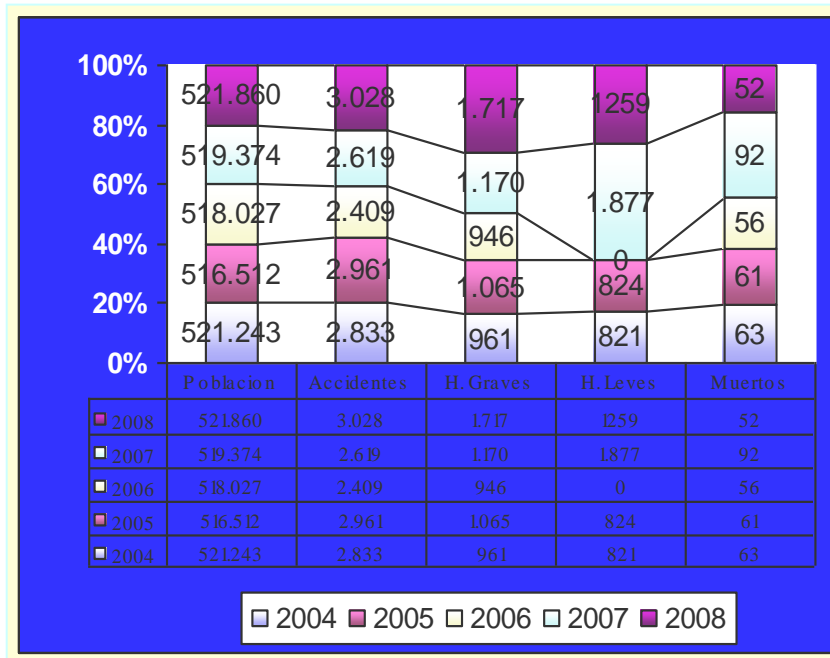
A continuación se presenta la tabla de accidentalidad de Bucaramanga en los años 2.004 al 2.008 seguida del índice de accidentalidad en Colombia.

Tabla 3. Índice De Accidentalidad En Colombia Durante Los Años 2.004-2.008



Fuente: Organismos de tránsito, SIAT, Fondo de Prevención Vial, DANE, Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses; lo relacionado con víctimas.

Tabla 4. Índice de accidentalidad en Bucaramanga durante los años 2004-2008



Fuente: Organismos de tránsito, SIAT, Fondo de Prevención Vial, DANE, Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses; lo relacionado con víctimas.

## 5 METODOLOGIA

### 5.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN

Esta es una investigación de tipo socio – jurídico en la medida en que un fenómeno social es analizado jurídicamente, de esta forma, la situación de los accidentes de tránsito que se ocasionan por el mal estado de la malla vial es trabajada soportándose en una serie de conceptos jurídicos, y a través del trabajo de campo se reúne una serie de datos, se presenta una realidad.

De igual modo, esta investigación tiene un carácter descriptivo, pues no se ocupa de la verificación de una hipótesis sino de la descripción de hechos a partir de un criterio o modelo teórico se ven en desarrollo en la normatividad vial del país y de manera específica en Bucaramanga.

Este tipo de investigación es bastante apropiada para un proyecto de grado, puesto que permite hacer manifiestos conocimientos teóricos y metodológicos, ya que una buena descripción sólo es posible si hay un gran dominio de un marco teórico que permita integrar los datos. Además esta investigación sienta bases presentando una realidad que puede posteriormente utilizar otras personas y para posteriores casos.

### 5.2 FUENTES DE INVESTIGACIÓN

Para el desarrollo de esta investigación fue determinante el uso de fuentes primarias como el trabajo de campo con las variantes que previamente establecimos al comienzo de la investigación y las fuentes primarias oficiales como los informes oficiales ofrecidos por las autoridades de tránsito de la ciudad, el Fondo de Prevención Vial, la información institucional, la ley, la

jurisprudencia y la doctrina. Así mismos se tuvieron en cuenta conceptos de tratadistas de Derecho administrativo con el fin de componer el arco teórico

Por otra parte se conto con entrevistas realizadas al Doctor Ramiro Pinzón abogado penalista y conocedor de materia de transito quien nos ilustro sobre la conciliación en materia laboral y la señor Hernando Ruiz Rueda taxista de profesión quien ejerce en la ciudad de Bucaramanga hace 25 años aproximadamente y quien nos dio su punto de vista frente a esta problemática.

### 5.3 UNIVERSO Y MUESTRA

Esta trabajo se desarrollo atendiendo a los accidentes que se presentaron durante los años 2.004 al 2.008 en Colombia siendo este el universo tenido en cuenta en el desarrollo del este proyecto. Como muestra se encuentra en municipio de Bucaramanga y se atiende al índice de accidentalidad presentado allí en los mismos años.

### 5.4 PLAN DE ANÁLISIS ESTADÍSTICOS.

Se utilizo un plan de análisis en el que se tomo el índice de accidentalidad de Colombia durante los años 2.004 al 2.008, ubicándolos en una grafica de barras que permitió establecer el comportamiento de accidentalidad en dicho periodo de tiempo. Si mismo se estableció el mismo sistema para los datos obtenidos en la materia en Bucaramanga, esto permitió establecer el índice proporcional de la capital santandereana en accidentes a nivel nacional.

## **6. PROPUESTA**

Como propuesta se establece interponer una Acción Popular por parte de la comunidad que reside en sector comprendido en la carrera 33ª con calle 32 de la ciudad de Bucaramanga quienes se ven vulnerados en sus derechos colectivos al goce del espacio público, la seguridad y salubridad pública, y prevención de desastres previsibles técnicamente, a la utilización y defensa de los bienes de uso público, respetando las disposiciones jurídicas, la libertad de locomoción y el acceso a los servicios públicos.

En este sector la vía se encuentra deteriorada, falta señalización que indiquen el riesgo y las debidas precauciones que deben tener tanto conductores como peatones para circular por el sector.

Hace aproximadamente seis (6) meses un joven se movilizaba en una motocicleta, de norte a sur cuando rodó por el hundimiento que presenta la carrera 33a, debido a este hecho los vecinos de este barrio se vieron en la tarea de poner unos obstáculos al frente del hundimiento para evitar mas accidentes, ya que el joven de la motocicleta sufrió fractura de fémur y tuvo múltiples golpes por todo el cuerpo.

## 7. CONCLUSIÓN

Una vez desarrollado es posible concluir que el estado es responsable de la malla vial del país, bien sea de forma directa o indirecta por medio de sus entes territoriales o entidades encargadas de su mantenimiento. Es el estado el que debe proteger los derechos de los individuos en la sociedad y un derecho es el que ya se ha nombrado en el desarrollo de este trabajo el derecho a una movilidad segura, de tal forma el estado es quien debe garantizar a la ciudadanía que puede contar con una malla vial en optimas condiciones.

Es posible concluir también que la acción pertinente e idónea para reclamar la responsabilidad en un accidente por fallas en la malla vial es la acción de reparación directa que hace alusión al pago de perjuicios causados y de una u otra forma esto es lo que se persigue determinar que el estado es responsable y que debe pagar en suma de dinero por sus omisión, hecho o acto administrativo.

Es también pertinente aclarar que la responsabilidad del estado en un accidente de tránsito no es una **Responsabilidad Estatal** sino **Civil** de tipo **Extracontractual**.

Por ultimo es evidente que con este trabajo se puede concluir que la ciudad de Bucaramanga no cuenta con una buena malla vial, por el contrario el estado de esta es malo y que por ocasión a ese estado de la malla vial ocurren accidentes en los que el municipio entra a responder pecuniariamente, realmente el estado de las vías de la ciudad es pésimo las grietas, los huecos y los hundimientos son la realidad que cubre la malla vial de la capital de los santandereanos. Adicionalmente se puede percibir que

Bucaramanga es una de las ciudades que mas índice de accidentalidad tiene en el país y que es una de las que mas vías afectadas por huecos tiene.

Los accidentes de transito son un arma mortal y los huecos son enemigos peligrosos y fantasmas de la muerte.

## BIBLIOGRAFÍA

1. BUCHANAN, Colin D. El Tráfico en las Ciudades. Editorial Tecnos, Madrid Colección de ciencias sociales serie de sociología 1973
2. DE ENTERRIA, García, Aplicación del Derecho Administrativo. Editorial Porrúa 1989
3. DIAZ, Carlos Julián. Infraestructura Vial y Desarrollo del País
4. DRIGANI, Adolfo. Drama En Carreteras
5. FOSCHIATTI, Ana María. Impacto Social de los antecedentes de tránsito. Editorial Trotta, Madrid: 1997
6. HINESTROSA MANTILLA, Fernando. La Culpabilidad en los Accidentes de Tránsito, Prevención de accidentes Editorial Leyer 1999
7. LUNA, David. Estado de la Infraestructura en la Mira. Editorial Temis 2000
8. OLANO, Carlos Alberto. Tratado Técnico Jurídico sobre los accidentes de Circulación y Materias afines. Editorial TEMIS Bogotá 1998
9. OLIVEROS TASCÓN, Adolfo León. Apuntes sobre derecho administrativo Primera Edición. Librería Jurídica Sánchez 2005
10. RODRIGEZ, Libardo. Derecho Administrativo general y colombiano. Decimocuarta Edición. Editorial TEMIS 2005

11. VEDEL, Georges. Derecho Administrativo Editorial Aguilar
12. [www.fondodeprevencionvial.gov.co](http://www.fondodeprevencionvial.gov.co)
13. [www.oficinaasesoradeplaneacionmunicipal](http://www.oficinaasesoradeplaneacionmunicipal).
14. [www.alcaldiadebucaramanga.gov.co](http://www.alcaldiadebucaramanga.gov.co)