

DOI: <https://doi.org/10.56712/latam.v5i3.2190>

## La responsabilidad extracontractual del Estado por accidentes de Tránsito en las vías públicas de Quibdó – Chocó

The extracontractual liability of the State for traffic accidents on the public roads of Quibdó – Chocó

**Jorge Eliam Ensuncho Bechara**

Eliam-89@hotmail.com

<https://orcid.org/0009-0006-1956-4270>

Universidad Tecnológica del Chocó “Diego Luis Córdoba”

Quibdó – Colombia

**Doris Milena Cuesta Cuesta**

dcuestacuesta@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0003-1037-3161>

Docente investigadora del Grupo de Investigación Derecho, sociedad y medio ambiente “GIDSMA”, Facultad de Derecho. Universidad Tecnológica del Chocó “Diego Luis Córdoba”  
Quibdó – Colombia

Artículo recibido: 23 de mayo de 2024. Aceptado para publicación: 07 de junio de 2024.

Conflictos de Interés: Ninguno que declarar.

### Resumen

Este artículo tiene como finalidad analizar jurídicamente los criterios aplicables a la responsabilidad extracontractual por falla en el servicio en situaciones de deterioro de la malla vial, obstaculización y falta de señalización en las vías municipales, teniendo en cuenta que las condiciones para la movilidad vehicular y peatonal en vías públicas como las del municipio de Quibdó-Chocó - Colombia no están dadas conforme a la Ley. Metodológicamente se abordó una investigación descriptiva con un enfoque cualitativo, en el que se utilizó como técnica e instrumento de recolección de información el análisis documental basado en la revisión jurisprudencial, doctrinal y normativa. Como resultado se pudo establecer que si algún usuario de movilidad es afectado por causas asociadas a la falta de señalización, obstaculización o deterioro de la malla vial cuenta con elementos suficientes para reclamar la reparación de dichos daños por el medio de control de acción de reparación directa según artículo 140 de la Ley 1437 de 2011.

*Palabras clave:* accidente de tránsito, malla vial, obstaculización, responsabilidad extracontractual y señalización

### Abstract

The purpose of this article is to legally analyze the criteria applicable to non-contractual liability for failure in the service in situations of deterioration of the road network, obstruction and lack of signage on the roads, taking into account that the conditions for vehicular and pedestrian mobility in public roads such as those in the municipality of Quibdó-Colombia are not given in accordance with the Law. Methodologically, a descriptive investigation was undertaken with a qualitative approach, in which documentary analysis based on jurisprudential review was used as a technique and instrument for collecting information, doctrinal and normative. As a result, it was established that if any mobility user is affected by causes associated with the lack of signage, obstruction or deterioration of the road network, they have sufficient elements to claim the repair of said damages via direct repair action

according to article 140 of the Law. 1437 of 2011.

*Keywords:* traffic accident, road mesh, obstacles, state responsibility and signage

Todo el contenido de LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades, publicados en este sitio está disponibles bajo Licencia Creative Commons . 

Cómo citar: Ensuncho Bechara, J. E., & Cuesta Cuesta, D. M. (2024). La responsabilidad extracontractual del Estado por accidentes de Tránsito en las vías públicas de Quibdó – Chocó. *LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades* 5 (3), 2227 – 2240. <https://doi.org/10.56712/latam.v5i3.2190>

## INTRODUCCIÓN

La alta demanda vehicular que se ha presentado en la ciudad de Quibdó-Chocó<sup>1</sup>, y que seguramente seguirá aumentando debido al atractivo que esta genera para los habitantes que dependen de la labor informal del mototaxismo, acompañado con las críticas condiciones de tránsito como: el mal estado de la malla vial, la falta de semaforización, la falta de señales de tránsito y la falta de una política pública para fortalecer la cultura vial agravan aún más la situación; debido a la desinformación de los conductores y por supuesto transeúntes, han generado durante los últimos 7 años, que la movilidad en la región sea caótica, dejando como resultado una cantidad exuberante de accidentes de tránsito. Según el informe de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la ciudad de Quibdó paso de tener un 28% a un 54% en su índice de Accidentalidad según el Reporte de la Secretaria de Movilidad Municipal (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2018).

También cabe mencionar que la ciudad de Quibdó, no cuenta con las condiciones mínimas necesarias para controlar y regular el índice de accidentalidad, en este sentido cuando se habla de condiciones mínimas nos referimos: al mal estado en el que se encuentran las vías, la falta de señales de tránsito, la carencia en educación vehicular por parte de los conductores, la falta de semáforos que permitan controlar el flujo de vehículos, el negligente control por parte de las autoridades públicas, a priori se puede establecer que estas son las causas desencadenante del caos vehicular que viven los ciudadanos de dicha ciudad (Rios, 2018).

Aunque los índices de accidentalidad sean escandalosos hasta la actualidad, los organismos encargados como la secretaría de movilidad adscrita a la alcaldía municipal, no ha podido adoptar políticas públicas que permitan mejorar de una vez por todas estas coyunturas sociales que azota cada vez más fuerte a las familias Quibdoseña.

Según el diagnóstico de movilidad y transporte realizado a dicho plan de desarrollo en el año 2015, se determinó que en el municipio de Quibdó se registran en promedio 156 accidentes por año, sin embargo; para el año 2016, la proyección de accidentes se encuentra en ascenso, puesto que, para marzo de dicho año, se registraron (33) accidentes, todo ello como consecuencia de la invasión a espacio público y el desarrollo informal del mototaxismo. Estas circunstancias ocasionaron sanciones colectivas sistemáticas, ya que, que para el año 2015, se registraron 7558 comparendos y para el mes de marzo de 2016, se registraron 2.188, comparendos, en la que se recaudaron (\$280.704.036) para 2015 y (\$144.019.044) para el año 2016, respectivamente.

De igual manera, en la actualidad se evidencia que, como consecuencia de la ejecución de obras de construcción como pavimentos y el alcantarillado, se ha evidenciado el rompimiento de calles principales en la zona céntrica de Quibdó, siendo necesario la ubicación de plataformas para proteger las áreas de trabajo que son controladas en horas de la mañana y tarde. No obstante, en horarios nocturnos que no exista ese control del tráfico por parte de los funcionarios o agentes de tránsito, se percibe un riesgo alto de producir accidentes por obstaculización como sucede en el barrio la Alameda Reyes, el barrio el Silencio sobre la carrera 9na, y el barrio Miraflores.

De igual forma se evidencia el deterioro de las vías en calles principales como lo es la avenida hacia el aeropuerto, sus dos tramos reflejan un hundimiento de la calzada principal en esta concurren muchos vehículos por su lugar estratégico. Se tiene además que, en la calle 24, la Calle 29 entre carreras 6ta y 7ma, y la Calle 31, como ejes centrales de la zona céntrica de la ciudad de Quibdó, se puede

---

<sup>1</sup> Esta región se encuentra ubicada en la zona centro occidental, específicamente en la costa pacífica, pues es la capital del departamento del Chocó. Cuenta con una extensión de 3337,5 km<sup>2</sup> población de 144.610 habitantes, donde el 91% son de ascendencia afrocolombiana. Esta región se caracteriza por su atractivo paisajístico, biodiversidad, fauna y flora.

desencadenar una desestabilización de los conductores de motos y automotores que se movilizan a lo largo y ancho de la capital chocoana debido al deterioro de la malla vial.

Cabe manifestar que, tanto la falta de señalización, como el funcionamiento de los semáforos, durante todo el año 2023 estuvieron ubicados en las cuatro esquinas de la carrera 9na sobre la subida hacia el minuto de Dios, Medrano, Silencio y Puente García Gómez, así como los semáforos bidireccionales sobre el barrio Medrano colindantes con los barrios de la Playita y las Mercedes, no funcionaron por un intervalo de hasta (3) meses como consecuencia de daños eléctricos.

Como corolario de lo anterior, la falla en el servicio que se presenta por la falta de señalización, deterioro de la malla vial y obstaculización en las vías públicas de la ciudad de Quibdó, ¿Constituyen presupuestos para determinar la responsabilidad extracontractual del Estado, en caso de un accidente de tránsito?

Para dar respuesta a la formulación anterior se propone como objetivo analizar jurídicamente los criterios aplicables a la responsabilidad extracontractual por falla en el servicio en situaciones de deterioro de la malla vial, obstaculización y falta de señalización en las vías públicas, las cuales se efectuaron en tres capítulos de la siguiente manera:

En primera instancia, se hizo un análisis conceptual y legal sobre los criterios de responsabilidad extracontractual del Estado en Colombia por Falla en el servicio relacionado con el sistema de movilidad vehicular, tomando como ejes el estado de la malla vehicular, la obstaculización por realización de obras y la falta de señalización que brinda información efectiva a los actores de movilidad producto de accidente de tránsito.

En segundo orden, se describieron las condiciones actuales de movilidad vehicular que refleja la ciudad de Quibdó en aspectos de deterioro de la malla vial, obstaculización y falta de señalización con la finalidad de establecer la existencia de omisión del Estado por no garantizar los escenarios adecuados para la movilidad vehicular y peatonal en las vías públicas.

Finalmente, se hizo una evaluación de los criterios en que el Estado colombiano sería responsable extracontractualmente por falla en el servicio por la falta de condiciones de movilidad vehicular y peatonal por concepto de malla vial, obstaculización y falta de señalización que se presenta en las vías públicas de la ciudad de Quibdó.

## **METODOLOGÍA**

La presente investigación será de tipo descriptivo, ya que, se pretende analizar las condiciones de movilidad vehicular de la ciudad de Quibdó en relación con la malla vial, obstaculización y señales de tránsito y establecer si se configuran los criterios de responsabilidad extracontractual por falla del servicio imputable a la Administración Municipal siempre y cuando se demuestre que los accidentes de tránsito o peatonales ocurridos, sean consecuencias de ese actuar omisivo que termina generando afectaciones a la ciudadanía en tiempo, modo y lugar.

En cuanto al enfoque de investigación se propone el cualitativo teniendo en cuenta que, a partir de los hallazgos situacionales evidenciados sobre diferentes zonas de la ciudad de Quibdó como posibles causas generadoras de accidentes de tránsito, se realizará una valoración normativa y jurisprudencial sobre la configuración de responsabilidad extracontractual por falla del servicio.

Respecto de las técnicas e instrumentos de recolección de información se propone el análisis documental a partir de la revisión bibliográfica especializada de la jurisprudencia de Consejo de Estado, la doctrina y las leyes concordantes que regulen la responsabilidad extracontractual del Estado, las



cuales sirvan como insumo teórico para determinar su existencia por falta de las condiciones de movilidad vehicular o peatonal.

## **RESULTADOS Y DISCUSIÓN**

### **Análisis conceptual y legal sobre los criterios de responsabilidad extracontractual del Estado en Colombia por Falla en el servicio**

En principio, el fundamento constitucional de la responsabilidad del Estado se encuentra en el artículo 90 de la Constitución Política de 1991. Este artículo establece que al Estado le serán atribuibles los daños antijurídicos ocasionados por la acción o la omisión de sus funcionarios. Además, la Constitución Política otorga a las víctimas un papel central en este proceso, lo que cambió la visión de la responsabilidad patrimonial en Colombia, haciéndola mucho más exigente para el Estado (Constitución Política de Colombia, 1991). Asimismo, desde la óptica legal, el artículo 140 de la Ley 1437 de 2011 establece que en los casos en los que se presente una demanda de reparación directa por daños antijurídicos, el juez deberá tener en cuenta la jurisprudencia del Consejo de Estado para determinar la responsabilidad del Estado y la indemnización correspondiente, también deberá analizar si la conducta de la Administración Pública fue regular y si se cumplió con los deberes legales para determinar la responsabilidad del Estado en el daño causado.

Con relación al concepto de responsabilidad extracontractual del Estado, hace referencia a la obligación que tiene este ente de reparar los daños antijurídicos causados a los particulares como consecuencia de su actuación u omisión. Esta responsabilidad se elevó a rango constitucional en Colombia a partir de la Constitución Política de 1991, la cual establece que el Estado es responsable de los daños causados por la acción o la omisión de sus funcionarios. La responsabilidad extracontractual del Estado se fundamenta en tres elementos: la actuación de la Administración, el daño o perjuicio y el nexo causal entre el daño y la actuación (Polania & Londoño, 2023).

En cuanto a los criterios establecidos para la imputación de la falla en el servicio en las sentencias de unificación de la Sección Tercera de la Sala Contencioso Administrativa del Consejo de Estado incluyen la necesidad de probar la ocurrencia del daño, la trasgresión de la obligación que le asistía a la entidad accionada, y que esta trasgresión se constituya en causa adecuada del daño. Además, se evidenció un aligeramiento probatorio en lo que guarda relación con hechos previsibles y con las graves violaciones a derechos humanos. También se considera el uso de indicios, presunciones y la prueba circunstancial para concluir la existencia de graves violaciones a derechos humanos. En casos donde estén involucradas armas de fuego, se otorga prevalencia a la imputación subjetiva, es decir, al análisis de la conducta, si logra probarse una falla en el servicio, como lo puede ser el uso excesivo, desproporcionado e irracional de la fuerza, o el incumplimiento al marco de constitucionalidad (Bermudez & Cortes, 2022).

Como primer criterio se encuentra el daño, y se define como una lesión que sufre una persona y que recae sobre un bien, interés o derecho jurídicamente protegido, ya sea material o inmaterial. Se puede manifestar como destrucción, aminoración, menoscabo, afrenta o alteración de una situación favorable. Además, el daño puede ser de orden material, es decir, sobre el patrimonio, o de orden inmaterial, como aquellos que no tienen valor representativo en el mercado. También se considera que el daño sólo adquiere el carácter de antijurídico y, por lo tanto, es indemnizable, si cumple una serie de requisitos, como ser personal, cierto y directo. Finalmente, el daño puede ser de dos tipos: daño emergente, que son los gastos económicos derivados de la ocurrencia del daño, y lucro cesante, que es la frustración de los ingresos económicos que percibía la víctima (Ruiz & Motta, 2021).

El daño debe probarse a través de la presentación de pruebas que demuestren la ocurrencia del perjuicio, la trasgresión de la obligación que le asistía a la entidad demandada, y que esta trasgresión

se constituya en causa adecuada del daño. Además, se debe demostrar que el daño es personal, cierto y directo, y que reviste la característica de ser antijurídico, es decir, que la persona no está llamada a soportarlo y que no tiene fundamento en una norma jurídica. También es importante tener en cuenta que el daño puede ser de orden material, sobre el patrimonio, o de orden inmaterial, incuantificable y sin valor representativo en el mercado (Ruiz & Motta, 2021).

En segundo orden, la omisión del Estado se entiende como la falta de cumplimiento de sus obligaciones y deberes, lo que puede resultar en daños antijurídicos a los ciudadanos. Esta omisión puede manifestarse en la falta de entrenamiento adecuado de los militares asignados como parte de la escolta militar, lo que puede generar el deceso de una víctima. Además, la omisión del Estado puede incluir la privación injusta de la libertad de una persona, cuando no se cumplen los requisitos formales y sustanciales para tal efecto (Pezzotti, 2019).

La omisión del Estado se prueba a través de evidencias que demuestran que la entidad accionada incumplió con la obligación que le asistía, transgrediendo los deberes funcionales convencionales, constitucionales y legales. Esto puede incluir la falta de protección y seguridad, la ausencia de medidas necesarias para evitar riesgos evidentes, así como la omisión en el cumplimiento de tratados internacionales y normativas nacionales. De igual forma, se puede demostrar la omisión del Estado a través de una concurrencia de culpas entre las entidades accionadas y la conducta de la víctima, así como la falta de conducta adecuada y conforme a las obligaciones que le asistían (Pezzotti, 2019).

Como último criterio, se tiene el nexo causal, que se refiere a la relación de causa y efecto entre la actuación de la Administración, el daño o perjuicio sufrido y la conexión entre ambos. En el contexto de la responsabilidad extracontractual del Estado, el nexo causal es un elemento crucial para determinar la imputación de responsabilidad. Se busca establecer si la actuación de la Administración fue la causa adecuada del daño sufrido, lo que implica demostrar que el daño fue consecuencia directa de la acción u omisión de la entidad estatal. Este análisis es fundamental para determinar la responsabilidad del Estado en casos de reparación directa, ya que se debe probar que la actuación de la Administración fue la causa del perjuicio sufrido por la persona afectada (Díaz & Fonseca, 2020).

Según la jurisprudencia, el nexo causal se prueba a través de la demostración de tres elementos: la actuación de la Administración, el daño o perjuicio, y la relación causal entre el daño y la actuación. Este enfoque se basa en el análisis de la conducta del agente para determinar si hubo una falla en el servicio, lo que constituye el único título de imputación perteneciente al régimen subjetivo de responsabilidad. Además, se destaca que el daño se refiere a la generación de un cambio desfavorable en relación al estado previo de vida de la persona afectada, lo que se presenta como víctima (Díaz & Fonseca, 2020).

De acuerdo con lo anterior, se considera que los criterios para la configuración de la responsabilidad extracontractual del Estado por falla del servicio obedecen a tres (3) ítems como son: (i) el daño antijurídico; (ii) la obligación funcional del Estado y (iii) el nexo causal entre el daño y la obligación funcional del Estado.

**Figura 1**

*Criterios para la Configuración de Responsabilidad Extracontractual del Estado en Colombia*



**Fuente:** elaboración propia.

Para finalizar, se establece que la responsabilidad extracontractual por falla del servicio se configura cuando se demuestra que la entidad pública incumplió con su obligación de garantizar condiciones seguras de movilidad vehicular, lo que resultó en un daño antijurídico. En el caso de accidentes de tránsito o peatonal por falta de condiciones de movilidad vehicular, se debe probar que la entidad pública no cumplió con las normativas establecidas para la seguridad vial, como la señalización adecuada, mantenimiento de vías, o la garantía de alumbrado público. Además, se debe demostrar que este incumplimiento fue la causa adecuada del daño sufrido. La responsabilidad extracontractual por falla del servicio se rige por criterios específicos de imputación, los cuales responden al fundamento de la responsabilidad conforme a los diferentes títulos disciplinados en el ordenamiento jurídico.

### **Condiciones actuales de Movilidad Vehicular en la ciudad de Quibdó**

Luego de una inspección ocular realizada a los largo y ancho de la ciudad de Quibdó sobre el estado de los semáforos, el estado de la malla vial y la existencia de obstáculos en la vía por la realización de obras públicas, todo ello con la finalidad de identificar las condiciones en que se movilizan los conductores y peatones de esta región, vale decir que existe un riesgo previsible para la ocurrencia de accidentes imputables al Estado colombiano debido a que dichas condiciones no se adecuan a lo estipulado en el código de tránsito o Ley 769 de 2002.

En primera instancia, se pudo constatar que entre la carrera 10 con calle 26, del barrio la Alameda Reyes se vienen adelantando obras para el alcantarillado y saneamiento básico para la comunidad, siendo necesario proteger los avances de la obra y controlar el tráfico, para lo que fue necesario la ubicación de vallas de tráfico metálicas y barreras de carretera RC<sup>2</sup>, pero que no cuentan con una señalización que indique la posibilidad de moverse o no. En cuanto a las jornadas de la noche no cuenta con símbolos reflectores indicativos de realización de obra que ubique al peatón o conductor sobre la existencia de dichas vallas o realización de obras, aumentando el riesgo de la ocurrencia de accidentes en la vía pública.

<sup>2</sup> Es una valla hecha de poliéster de alta densidad que sirve para señalar sobre la existencia de una obra en dicha zona.



## Figura 2

*Vía Pública Obstaculizada por Vallas de Tránsito y Barreras RC entre la Carrera 10a y Calle 26 de la ciudad de Quibdó*



**Fuente:** elaboración propia.

De acuerdo con lo anterior, el Consejo de Estado, indica que un obstáculo en la vía pública puede ser la proliferación de huecos, ondulaciones y discontinuidades en las vías, así como la invasión de elementos que dificultan el acceso a los corredores peatonales. Estos obstáculos representan amenazas para la seguridad vial y generan un estado de inseguridad total para los usuarios de la vía pública (Radicado No. 29794, 2015).

Asimismo, la obstaculización de vías se define como la generación de daños imputables al Estado, siempre y cuando se establezca que la entidad responsable faltó al deber de vigilancia y control, y que no haya realizado ninguna actuación tendiente a eliminar los obstáculos o al deber de advertir a los transeúntes y vehículos sobre las fallas que pueda tener la vía (Acero, Buitrago, & Falla, 2018).

Los accidentes de tránsito por obstaculización en vías públicas se refieren a aquellos eventos donde la circulación normal de vehículos o peatones se ve interrumpida debido a la presencia de un objeto o elemento extraño. Este tipo de accidentes pueden tener diversas causas, como: obras y objetos en la vía. Estas situaciones hacen referencia a trabajos de construcción, reparación o mantenimiento de la vía pública pueden generar obstrucciones temporales al tránsito y a la basura, animales, ramas de árboles u otros objetos pueden ser depositados o caer accidentalmente en la vía, provocando obstáculos para la circulación (Radicado No. 29794, 2015).

Desde esta perspectiva se considera que la obstaculización constituye un incumplimiento de la obligación funcional del Estado, quien es el responsable directo de garantizar que los bienes de uso público estén en buen funcionamiento, incluyendo la eliminación de obstáculos y la prestación de un servicio eficiente a los ciudadanos.

Por otro lado, dentro de este mismo panorama se observó sobre la carrera 6ta y calle 33, barrio Huapango de la ciudad de Quibdó, el no funcionamiento del semáforo sobre una zona que es bastante concurrida, debido que es la única salida y entrada hacia la zona norte de esta localidad que alberga alrededor de 21 barrios, y aproximadamente el (15%) de la población, es decir, alrededor de (22.490) personas, situación está que puede aumentar el riesgo de ocurrencia de accidentes (Heredia, 2017, pág. 130).



### Figura 3

*Semáforo sin funcionamiento ubicado en la carrera 6ta con calle 33 de la ciudad de Quibdó*



**Fuente:** elaboración propia.

La falta de señalización vial se refiere a la ausencia o deficiencia de los distintivos, marcas, o dispositivos visuales y auditivos que regulan y advierten a los conductores y peatones sobre las condiciones de la vía, los límites de velocidad, las intersecciones, los peligros, y otras situaciones relevantes para la seguridad vial. Esta carencia puede ocasionar accidentes, siniestros y situaciones trágicas, y es responsabilidad del Estado y los contratistas garantizar su correcto funcionamiento, mantenimiento y ubicación tanto dentro como fuera de la ciudad. La falta de señalización puede generar la responsabilidad del Estado en accidentes de tránsito, y es un tema de gran relevancia en la jurisprudencia y la normativa colombiana.

La tesis que fundamenta el Consejo de Estado para que se configure la responsabilidad extracontractual por falta de señalización se basa en la falla del servicio. Según la jurisprudencia, es indispensable demostrar, además del daño, la falla en el servicio, es decir, el desconocimiento de los deberes de la Administración, como la obligación de implementar las señales preventivas y vigilar la realización de las obras públicas. Esta teoría se aplica en casos donde el Estado es responsable por los accidentes originados por la falta de señalización o mal estado de las vías carretables, y debe responder patrimonialmente por los daños y perjuicios que resulten de ellos (Radicado No. 29794, 2015).

En este orden de ideas, el no funcionamiento del semáforo puede constituir una falta de cumplimiento de la obligación funcional del Estado en términos de la responsabilidad del Estado por accidentes de tránsito. Según el Consejo de Estado, la responsabilidad del Estado por accidentes de tránsito debido al mal estado o falta de señalización vial se basa en la teoría de la responsabilidad directa, donde el Estado es responsable por los actos de sus agentes en caso de que no ejerza una vigilancia cuidadosa sobre el funcionamiento de los semáforos u otras señales viales (Radicado No. 29794, 2015). Por lo tanto, el no funcionamiento del semáforo puede ser considerado como una falta de cumplimiento de la obligación funcional del Estado en el contexto de la responsabilidad por accidentes de tránsito.

En tercera instancia, dentro de esa inspección ocular realizada en la ciudad de Quibdó, especialmente en las zonas concurridas, como el centro, zona norte, zona sur-occidental, donde existe mayor volumen de movilidad vehicular y peatonal, se pudo identificar que algunas vías públicas municipales se encuentran en estado deficiente hasta el punto de sufrir fracturas en su calzada que pueden generar en el corto plazo afectaciones irreversibles en la integridad física de los asociados.

**Figura 4**

*Fractura de Pavimento de Carrera 6a con entre calles 25 y 26 de la ciudad de Quibdó*



**Fuente:** elaboración propia.

El mal estado de la malla vial es un factor determinante en la responsabilidad extracontractual del Estado, su comprobación no es suficiente por sí sola para expresar la responsabilidad patrimonial del Estado en caso de producirse un daño. Es necesario demostrar la falla en el servicio, es decir, el desconocimiento de los deberes de la Administración en cuanto al mantenimiento y conservación de las vías. Además, la responsabilidad del Estado será más severa si se demuestra que la entidad estaba enterada de los daños u obstáculos en la vía por un tiempo considerado razonable para actuar.

Esta concepción se fundamenta en normativa jurisprudencial en Colombia, la cual establece que la demostración del mal estado de la vía debe acompañarse de la acreditación del nexo causal entre este y la acción u omisión en la que pudo haber incurrido la administración (Castaño & Mota, 2023).

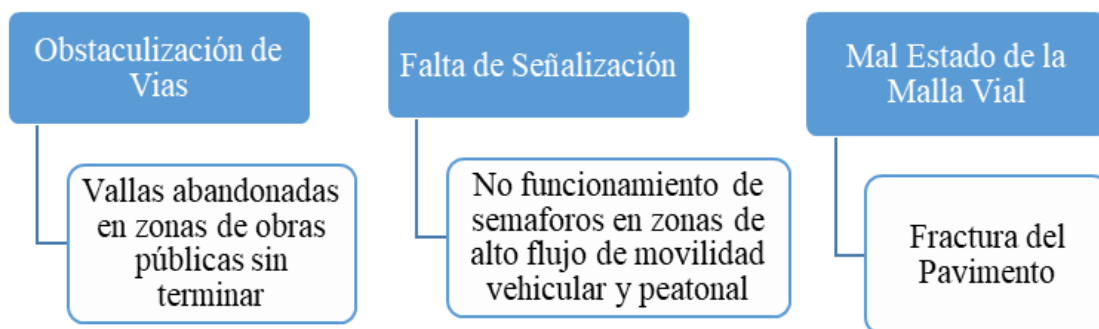
Según la normativa jurisprudencial en Colombia, la demostración del mal estado de la vía no es suficiente por sí sola para declarar la responsabilidad patrimonial del Estado en caso de producirse un daño. Sin embargo, esta prueba debe acompañarse de la acreditación del nexo causal entre el mal estado de la vía y la acción u omisión en el deber de mantenimiento de la malla vial por parte de la Administración. La responsabilidad del Estado por accidentes de tránsito debido al mal estado o falta de señalización de las vías está respaldada por la jurisprudencia y la obligación constitucional del Estado de indemnizar a las víctimas de accidentes y siniestros de tránsito por mala señalización o falta de mantenimiento en las vías (Radicado No. 18472, 2012).

Lo anterior puede ocasionar daños materiales, en caso de los conductores sus vehículos pueden verse diezmados por el impacto del accidente y para los peatones; en caso de una eventual caída, elementos personales que lleven consigo pueden sufrir afectaciones reversibles o destrucción total como un celular, un computador, entre otros. De otro lado, se pueden causar daños morales, lesiones personales

en un conductor, un acompañante o un peatón y en el peor de los casos puede ocasionar el fallecimiento de alguno de estos actores significando un sufrimiento a sus familiares.

**Figura 5**

*Condiciones Actuales de Movilidad Vehicular y Peatonal en la ciudad de Quibdó*



**Fuente:** elaboración propia.

De acuerdo con este panorama y basado en los criterios que configuran la responsabilidad extracontractual del Estado, basta decir que, en efecto, las condiciones de movilidad de la ciudad de Quibdó, pueden representar un riesgo en la ocurrencia de accidentes de tránsito, toda vez que tanto la obstaculización de vías, la falta de señalización y el mal estado de la malla vial es una obligación funcional del Estado y desde la teoría de la responsabilidad según la doctrina estas situaciones integran el criterio de omisión del Estado por no garantizar las condiciones mínimas para la libre locomoción de los asociados.

### **Evaluación de los Criterios de Responsabilidad Extracontractual del Estado Colombiano por la falta de Condiciones de Movilidad vehicular y peatonal**

Una vez evaluado el panorama actual de las condiciones de movilidad vehicular y peatonal de la ciudad de Quibdó se pudo determinar que esta localidad adolece de una infraestructura vial adecuada, pues sus vías principales evidencian fracturas y ondulaciones, mientras que algunos semáforos no funcionan en zonas con alto flujo de movilidad y en ciertas obras públicas quedan abandonadas vallas de tránsito sin señalización alguna, situación está que puede originar accidentes de tránsito imputables al Estado. Es de anotar que la jurisprudencia del Consejo de Estado ha sido muy clara en indicar que el Estado a través de sus agentes, para el caso de la ciudad de Quibdó sería el municipio y sus dependencias competentes como la secretaría de tránsito y transporte, la secretaría de planeación y la secretaria de infraestructura, deberán dar cumplimiento a las regulaciones normativas que no es otra que generar las condiciones normales de movilidad, esto es, vías públicas despejadas, malla vial adecuada y señalizaciones adecuadas y efectivas.

No obstante, respecto de los criterios que configuran la responsabilidad extracontractual del Estado definidos en el acápite principal de este estudio, se establece que bajo este panorama solo se acredita el incumplimiento de la obligación funcional del Estado, siendo necesario el daño, en este caso la ocurrencia de accidentes y el nexo causal que no es otra que la concurrencia entre la omisión del Estado probada y la afectación a un ciudadano como consecuencia de dicha omisión en garantizar condiciones de tránsito adecuada.

Por último, vale decir que, si bien es cierto, los criterios de responsabilidad patrimonial del Estado por falla del servicio en accidentes de tránsito no se cumplen, es indispensable mencionar que existe un riesgo inminente de ocurrencia colocando en peligro no solo los recursos que pueden ser utilizados



para otras necesidades en un municipio que socialmente está en condiciones de pobreza y extrema pobreza y con múltiples necesidades básicas satisfechas. Según un estudio las demandas por estos motivos pasaron de (89) en 2017 a (289) en 2022, de los cuales el (33,5%) han sido fallados en contra del Estado, implicando indemnizaciones por (\$2.038.032.000.000) (Castaño & Mota, 2023). Sino también el bien máspreciado del ser humano, la vida.

### **CONCLUSIONES**

El estudio pudo demostrar que actualmente las condiciones actuales de movilidad vehicular y peatonal en la ciudad de Quibdó, evidencian un incumplimiento de la obligación funcional del Estado por la obstaculización en las vías, deficiente estado de la malla vial y falta de señalización, las cuales no son suficientes para configurar la responsabilidad extracontractual, ya que, solo se acredita uno de los criterios, pero que dicha situación supone un riesgo a corto, mediano y largo plazo para la presentación de demandas por actores de movilidad que resulten afectados en futuros accidentes de tránsito. Es de anotar que en el sexenio de 2017 a 2022, las demandas administrativas en el país aumentaron un 230%, ocasionando indemnizaciones que superaron los dos billones de pesos.

Es indispensable que el municipio de Quibdó realice todos los correctivos suficientes para corregir las fallas que en materia vial se vienen presentando en la ciudad de Quibdó, no únicamente para no ser demandado por falla en el servicio; recuérdese que es un deber para el Estado salvaguardar la vida, honra y bienes de sus asociados. Siendo un factor fundamental la prevención de cualquier clase de accidente que pueda presentarse por obstaculización, deterioro y falta de señalización en las vías públicas.



## REFERENCIAS

Acero, F., Buitrago, A., & Falla, J. (2018). La Responsabilidad del Estado en Accidentes de Tránsito, Causados por Fallas en la Señalización y Mal Estado de las Vías en El Distrito Capital. Obtenido de [https://repository.unilivre.edu.co/bitstream/handle/10901/20398/La\\_Responsabilidad\\_del\\_Estado\\_en\\_Accidentes\\_de\\_Trnsito.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repository.unilivre.edu.co/bitstream/handle/10901/20398/La_Responsabilidad_del_Estado_en_Accidentes_de_Trnsito.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2018). Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Obtenido de [https://ansv.gov.co/sites/default/files/Documentos/Observatorio/Publicaciones/Boletines/Ano-2018/Ano-2018-Capitales/01-Enero/Boletin\\_Quibdo\\_enero\\_2018.pdf](https://ansv.gov.co/sites/default/files/Documentos/Observatorio/Publicaciones/Boletines/Ano-2018/Ano-2018-Capitales/01-Enero/Boletin_Quibdo_enero_2018.pdf)

Asamblea Nacional Constituyente. (20 de Julio de 1991). Constitución Política de Colombia. Bogotá D.C., Colombia: Gaceta Constitucional No. 116. Obtenido de [http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion\\_politica\\_1991.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html)

Bermúdez, J., & Cortes, E. (2022). Responsabilidad Extracontractual del Estado Colombiano Frente a los niños, niñas y adolescentes. Obtenido de [https://repository.ugc.edu.co/bitstream/handle/11396/7488/BERMUDEZ\\_JENNIFER\\_2022.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repository.ugc.edu.co/bitstream/handle/11396/7488/BERMUDEZ_JENNIFER_2022.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Castaño, M., & Mota, H. (2023). Responsabilidad del Estado en Accidentes de Tránsito por falta de señalización u omisión de mantenimiento de vías. Obtenido de <https://repository.unilivre.edu.co/bitstream/handle/10901/27019/ART%C3%8DCULO%20RESPONSABILIDAD%20DEL%20ESTADO%20EN%20ACCIDENTES%20DE%20TRANSITO%20POR%20FALTA%20DE%20SE%C3%91ALIZACI%C3%93N%20U%20OMISI%C3%93N%20DE%20MANTENIMIENTO%20DE%20VIAS.pdf?sequence=1>

Congreso de la República de Colombia. (18 de enero de 2011). Ley 1437. Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Bogotá D.C., Colombia: Diario Oficial No. 47.956. Obtenido de [http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1437\\_2011.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1437_2011.html)

Díaz, M., & Fonseca, J. (2020). Nexo causal en la responsabilidad civil: Hacia una modificación de la teoría de la causalidad adecuada. Obtenido de <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/48054/Nexo%20causal%20en%20la%20responsabilidad%20civil.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Heredia, L. (2017). Intervención urbana para el desarrollo de la zona norte de Quibdó: Caso de estudio barrio los alamos. Obtenido de <https://repository.unipiloto.edu.co/bitstream/handle/20.500.12277/3296/Tesis.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Pezzotti, M. (2019). Responsabilidad del Estado por omisión del deber de protección. Obtenido de <https://bdigital.uexternado.edu.co/server/api/core/bitstreams/e2bdc46a-9e1b-4f35-b19d-7f9b1496c673/content>

Polania, Y., & Londoño, A. (2023). La falla en el servicio como título de imputación en la responsabilidad extracontractual del Estado: un análisis de sus criterios de imputación en las sentencias de unificación proferidas por el Consejo de Estado durante los años 2013 a 2023. Obtenido de <https://repository.unilivre.edu.co/bitstream/handle/10901/28319/Articulo%20falla%20del%20servicio.pdf?sequence=1&isAllowed=y>


Radicado No. 18472, 25000-23-26-000-1993-08632-01 (Sección Tercera 29 de Octubre de 2012).

Radicado No. 29794, 25000-23-26-000-1998-02725-02 (Sección Tercera 28 de febrero de 2015).

Ríos. (09 de noviembre de 2018). Caos en la movilidad en el municipio de Quibdó. Obtenido de <https://partidomira.com/caos-en-la-movilidad-en-el-municipio-de-quistado/>

Ruiz, L., & Motta, E. (2021). El daño antijurídico como criterio generador de responsabilidad objetiva del Estado en Colombia: Apuntes desde la norma y la jurisprudencia. Obtenido de <https://repository.unilivre.edu.co/bitstream/handle/10901/22506/Art.%20Trabajo%20de%20grado.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Acero, F., Buitrago, A., & Falla, J. (2018). La Responsabilidad del Estado en Accidentes de Tránsito, Causados por Fallas en la Señalización y Mal Estado de las Vías en El Distrito Capital. Obtenido de [https://repository.unilivre.edu.co/bitstream/handle/10901/20398/La\\_Responsabilidad\\_del\\_Estado\\_en\\_Accidentes\\_de\\_Trnsito.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repository.unilivre.edu.co/bitstream/handle/10901/20398/La_Responsabilidad_del_Estado_en_Accidentes_de_Trnsito.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Todo el contenido de **LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades**, publicados en este sitio está disponibles bajo Licencia [Creative Commons](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) .