

**RESPONSABILIDAD DEL ESTADO FRENTE A ACCIDENTES DE TRANSITO  
ORIGINADOS EN INFRACCIONES DE TRANSITO EN EL MUNICIPIO DE  
PASTO**

**CARLOS AUGUSTO CANSIMANCI TAPIA**

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO  
CENTRO DE INVESTIGACIONES Y ESTUDIOS SOCIO JURÍDICOS  
ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO ADMINISTRATIVO  
SAN JUAN DE PASTO  
2008**

**RESPONSABILIDAD DEL ESTADO FRENTE A ACCIDENTES DE TRANSITO  
ORIGINADOS EN INFRACCIONES DE TRANSITO EN EL MUNICIPIO DE  
PASTO**

**CARLOS AUGUSTO CANSIMANCI TAPIA**

**TRABAJO DE GRADO**

**Asesor**

**SUSAN CAROLINA QUIJANO ALVARADO  
Abogada especialista en Derecho Administrativo**

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO  
CENTRO DE INVESTIGACIONES Y ESTUDIOS SOCIO JURÍDICOS  
ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO ADMINISTRATIVO  
SAN JUAN DE PASTO  
2008**

“Las ideas y conclusiones aportadas en este trabajo de grado, son de responsabilidad exclusiva de su autor”.

Artículo 1º del acuerdo No. 324 de octubre 11 de 1966.

Emanado del Honorable Consejo Directivo de la  
Universidad de Nariño.

NOTA DE ACEPTACIÓN

---

---

---

APROBADO

---

---

---

SUSAN CAROLINA QUIJANO ALVARADO  
ASESORA

---

JUAN CARLOS LASSO URRESTA  
JURADO

---

FREDY ENRIQUE MUÑOZ  
JURADO

San Juan de Pasto, 27 Febrero de 2008

## DEDICATORIA

*Al Ser Supremo que ha permitido lograr este empeño, dándome la vida.*

*A mis hijos Diana Mireya y Carlos Hernando, por regalarme su tiempo y comprensión.*

*A mis padres, por sus valiosos valores y consejos para la vida.*

*A María Margarita Ramos, la mujer que no solo comparte su vida conmigo, sino que motivó el desarrollo de este estudio.*

*A mis hermanas y sobrinos, quienes alegran los momentos difíciles de mi vida.*

## AGRADECIMIENTOS

*La Universidad de Nariño.  
Abogada, Susana Carolina  
Quijano, asesora trabajo de  
grado.*

*Departamento Administrativo  
de Tránsito y Transporte*

*Licenciada y Contadora  
Pública, María Margarita  
Ramos Córdoba*

*Diseñadora Gráfica, Diana  
Mireya Cansimanci Rosero*

## CONTENIDO

	<b>Pág.</b>
INTRODUCCIÓN	
1. LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO	15
1.1. DEFINICIÓN	15
1.2. ANTECEDENTES	16
1.3. LA RESPONSABILIDAD DEL ESTADO	17
2. GENERALIDADES QUE INCIDEN EN ACCIDENTES DE TRANSITO CON OCASIÓN DE INFRACCIONES DE TRANSITO.	24
2.1. LAS CAUSAS GENERALES MAS COMUNES EN LA OCURRENCIA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.	24
2.2. CAUSAS IMPUTABLES A LOS VEHÍCULOS	25
2.3. CAUSAS IMPUTABLES A LOS CONDUCTORES	25
2.4. CAUSAS IMPUTABLES A LOS PEATONES	26
2.4.1. CAUSAS IMPUTABLES A LOS PASAJEROS	26
2.4.2. CAUSAS IMPUTABLES AL AMBIENTE	26
2.4.3. CAUSAS IMPUTABLES AL ORGANISMO DE TRÁNSITO	26
2.4.4. CAUSAS IMPUTABLES A LAS VÍAS	27
2.5. LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO, QUE CON MAYOR FRECUENCIA DAN ORIGEN A ACCIDENTES DE TRÁNSITO.	27
2.6. MECANISMOS UTILIZADOS POR LA AUTORIDAD DE TRÁNSITO PARA EVITAR LA OCURRENCIA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.	30

2.6.1. LAS PATRULLAS ESCOLARES	30
2.6.2. CAPACITACIÓN A CONDUCTORES DE EMPRESAS DE SERVICIO PÚBLICO DE PASAJEROS	31
2.6.3. PROGRAMACIÓN DE JORNADAS PEDAGÓGICAS A CONDUCTORES EN GENERAL	31
2.6.4. CAMPAÑA PERMANENTE DE SEÑALIZACIÓN VIAL A TRAVÉS DE DEMARCACIÓN HORIZONTAL, VERTICAL Y SEMAFÓRICA	32
2.6.4.1. La demarcación horizontal	32
2.6.4.2. La demarcación vertical	33
2.6.4.3. Instalación de semáforos	33
2.6.4.4. Operativos para el control de la conducción	34
2.6.4.5. Grupo Cívico de Tránsito	34
2.7. LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO, QUE CON MAYOR FRECUENCIA DAN ORIGEN A ACCIDENTES DE TRÁNSITO.	35
2.7.1. CONDUCIR EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ O BAJO EFECTOS DE SUSTANCIAS ALUCINÓGENAS.	35
2.7.2. NO DETENERSE ANTE UNA LUZ ROJA O AMARILLA DE SEMÁFORO, UNA SEÑAL DE “PARE” O UN SEMÁFORO INTERMITENTE EN ROJO	37
2.7.3. CONDUCIR UN VEHÍCULO A VELOCIDAD SUPERIOR A LA MÁXIMA PERMITIDA	38
2.7.4. CONDUCIR REALIZANDO MANIOBRAS ALTAMENTE PELIGROSAS E IRRESPONSABLES QUE PONGAN EN PELIGRO A LAS PERSONAS O LAS COSAS	38
2.7.5. TRANSITAR EN SENTIDO CONTRARIO AL ESTIPULADO PARA LA VIA, CALZADA O CARRIL	39
2.7.6. GUIAR UN VEHÍCULO SIN HABER OBTENIDO LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN CORRESPONDIENTE.	39



2.7.7. CONDUCIR UN VEHÍCULO, PARTICULAR O DE SERVICIO PÚBLICO, EXCEDIENDO LA CAPACIDAD AUTORIZADA EN LA LICENCIA DE TRÁNSITO O TARJETA DE OPERACIÓN.	40
2.7.8. NO REALIZAR LA REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA EN EL PLAZO LEGAL ESTABLECIDO O CUANDO EL VEHÍCULO NO SE ENCUENTRE EN ADECUADAS CONDICIONES TÉCNICO-MECÁNICAS O DE EMISIÓN DE GASES.	41
2.8. LAS SEÑALES DE TRÁNSITO, A LAS QUE POCO INTERÉS LE HA PUESTO LAS ADMINISTRACIÓN DE TRÁNSITO.	41
3. EL PROCESO CONTRAVENCIONAL DE TRÁNSITO	44
4. CONCLUSIONES	46
GLOSARIO	47
BIBLIOGRAFÍA	48
ANEXOS	49

## LISTA DE ANEXOS

	<b>Pág</b>
<b>Anexo A.</b> Registro fotográfico	50
<b>Anexo B.</b> Comparendos por meses 2003-2007	62
<b>Anexo C.</b> Comparativo de heridos periodos 2003 a 2007	63
<b>Anexo D.</b> Comparativo de occisos periodos 2003 a 2007	64
<b>Anexo E.</b> Comparativo de accidentes periodos 2003 a 2007	65
<b>Anexo F.</b> Inventario de semáforos	66
<b>Anexo G.</b> Propuestas a semaforizar	68
<b>Anexo H.</b> Causas de los accidentes por condición	70
<b>Anexo I.</b> Causas de los accidentes por frecuencia	71

## RESUMEN

La responsabilidad patrimonial del Estado, se traduce en la obligación de reparar los daños antijurídicos que se causan con ocasión de la ocurrencia de unos daños o perjuicios originados en la negligencia que por acción u omisión en la prestación de servicios recae en las víctimas, sin tener la capacidad de resistir la negligencia estatal. Son variadas las causas que generan responsabilidad patrimonial estatal, entre ellas se encuentran las derivadas de los accidentes de tránsito como otro tipo de causa distinto a los que se producen por obras civiles y donde se involucran automotores, conductores y peatones; se trata entonces de accidentes de tránsito directamente relacionados con hechos de tipo administrativo y operativo donde se vea comprometida la Administración del Organismo de Tránsito que a título de imputación por fallas en el servicio donde se la declara patrimonialmente responsable del siniestro, salvo que se demuestre la culpa exclusiva de la víctima.

Las infracciones de tránsito, como consecuencia de la negligente conducta que asumen los operadores de vehículos, pueden ser objeto del reproche contravencional dependiendo de la calidad de la falta y por ende ser génesis de responsabilidades patrimoniales, ya que no todas las infracciones de tránsito tienen la misma gravedad, es así que se las divide en el Código Nacional de Tránsito según el grado de peligro en que se ponga al peatón, ocupantes del vehículo y demás automovilistas. Es obligación de las autoridades de tránsito, adelantar las campañas pedagógicas con el fin de informar y permitir que los usuarios de las vías y conductores conozcan las normas y reglas de tránsito, esto para evitar la ocurrencia de accidentes de tránsito y que a diario se pierdan vidas humanas en una actividad que ha sido calificada como de riesgo y peligro.

## ABSTRACT

The patrimonial responsibility of the State, is translated in the obligation to repair to the antilog damages that are caused with occasion of the occurrence of damages or damages originated in the negligence that by action or omission in the benefit of services falls to the victims, without having the capacity to resist the state negligence. They are varied cause them that they generate responsibility patrimonial state, among them are the derived ones from the traffic accidents like another type of cause different from which takes place by civil works and where they become jumbled automotive, conductive and pedestrians; one is then traffic accidents directly related to facts of administrative type and operative where it is seen it jeopardize the Administration of the Organism of Transit that for a reason or purpose of imputation by faults in the service where is declared patrimonial it responsible for the wreck, unless the exclusive fault of the victim is demonstrated.

The transit infractions, as a result of the negligent conduct that assume the operators of vehicles, can be object of the contravention reproach depending on the quality of the lack and therefore to be genesis of patrimonial responsibilities, since all the infractions of transit do not have the same gravity, is so it divides them in the National Code of Transit according to the danger degree in that it puts the pedestrian, occupants of the vehicle and other motorists. It is obligation of the transit authorities, to advance the pedagogical campaigns with the purpose of informing and allowing that the users of the routes and conductors know the norms and rules transit, this to avoid the occurrence of traffic accidents and that to newspaper are killed human in an activity that has been described like as risk and danger.

## INTRODUCCIÓN

El derecho policivo, como facultad reguladora del Estado para garantizar la libre circulación de los ciudadanos por todo el territorio nacional y para garantizar la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y discapacitados físicos y mentales, ha establecido restricciones legales respecto de la disposición Constitucional de la libre circulación contenida en el artículo 24, es este el motivo que induce a realizar el estudio de investigación.

Se pretende conocer aspectos importantes en lo atinente a la legislación de tránsito y sobre todo de la responsabilidad que puede recaer en los organismos de tránsito respecto de los hechos jurídicos que se pueden presentar en la ocurrencia de accidentes de tránsito e infracciones de tránsito, donde se vea comprometida la administración pública que por acción u omisión en la ejecución de sus funciones administrativas y operativas que dé como resultado la producción de una infracción o un accidente de tránsito, casos en los cuales se analizará la posibilidad de trasladar al Estado la responsabilidad patrimonial que se desprenda de los hechos.

Igualmente se da a conocer las conductas que se han tipificado como infracciones de tránsito y con las cuales se ha establecido que existe con su comisión un mayor riesgo de presentarse un accidente de tránsito.

Las generalidades que inciden en accidentes de tránsito con ocasión de las infracciones de tránsito, determinando las causas generales más comunes en la ocurrencia de actividades de tránsito, las causas imputables a los vehículos, los conductores, los peatones, los pasajeros, a los organismos de tránsito y a las vías.

Además se logra determinar las infracciones de tránsito que con mayor frecuencia dan origen a los accidentes de tránsito, los mecanismos utilizados por la autoridad de tránsito municipal de Pasto para evitar la ocurrencia de accidentes de tránsito entre los cuales está las patrullas escolares, la capacitación a conductores de empresas de servicio público de pasajeros, programación de jornadas pedagógicas a conductores en general, campañas permanentes de señalización vial a través de demarcaciones horizontales, verticales y semafórica; la programación de operativos para el control de la conducción bajo efectos del alcohol, de velocidad, estado mecánico del vehículo, porte de documentos propios para el ejercicio de la conducción y la conformación del grupo cívico de tránsito

En este sentido, se identifica infracciones de tránsito, que con mayor frecuencia dan origen a los accidentes de tránsito, como es conducir en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias alucinógenas, no detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en

rojo, conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida, conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas, transitar en sentido contrario al estipulado para la vial, calzada o carril, guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente, conducir un vehículo, particular o de servicio público, excediendo la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación, no realizar la revisión técnico mecánica o de gases.

Así mismo, se establece las señales de tránsito, a las que poco interés le ha puesto las administración de tránsito.

Finalmente se presenta las conclusiones y recomendaciones, necesarios para dar respuesta al interrogante planteado en la investigación.

# 1. LOS ACCIDENTES DE TRANSITO Y LAS INFRACCIONES DE TRANSITO

## 1.1. DEFINICION

Ante la presencia de un accidente de tránsito, es importante tener presente el significado general del término accidente, el cual se lo define como la calidad o estado que aparece en alguna cosa sin que sea de su esencia o un suceso eventual del que resulta un daño<sup>1</sup>, en este sentido existen varias causas para que se produzca un accidente, es así que se puede hablar de accidentes de trabajo, accidentes propios del hogar, accidentes por obras civiles, accidentes deportivos, accidentes de origen cultural entre otros y para este estudio se trata de definir lo que es un accidente de tránsito como aquel suceso que produce un daño por el encuentro violento de un vehículo o mas con otros o con individuos peatones, resultando daños materiales e incluso lesiones a las personas.

Las infracciones de tránsito, corresponden a las faltas o contravenciones que los conductores de vehículos automotores o peatones quebrantan a las normas de conducta o señales de tránsito, las cuales dan lugar a la imposición de una sanción pecuniaria o de inhabilidad temporal o definitiva para el ejercicio de la conducción, así como la inmovilización del vehículo.

En este sentido, las infracciones de tránsito, aunque su origen corresponden al ámbito netamente personal o que su ocurrencia se encuentra definida en la conducta que asume el conductor, es posible que la contravención en que incurre este, sea generada por la acción activa o pasiva del Estado, razón por la cual se analiza la posible responsabilidad estatal ante la presencia del in suceso.

---

<sup>1</sup> Diccionario enciclopédico Salvat, tomo 1. Barcelona: Salvat Editores, 1998. Pág. 19

## 1.2. ANTECEDENTES

Los servicios que presta el Estado a través de sus diferentes entidades, trátense de centralizadas, descentralizadas o que se cumplan por cualquier medio de prestación de servicios, están sujetas a enfrentar responsabilidades de tipo contractual y extracontractual, cada servicio prestado por parte del Estado está reglamentado dentro de los lineamientos establecidos para su ejecución y desarrollo, esto permite que en el camino de ese proceso prestacional se presenten situaciones excepcionales que en ningún momento pueden ser ajenas a la actividad gubernamental, estas circunstancias que al parecer son extra administrativas traen consecuencias patrimoniales, civiles, disciplinarias e incluso penales en contra de quienes intervienen por acción u omisión en la prestación de servicios de manera deficiente.

La obligación del Estado es responder y resarcir el daño causado, previo agotamiento de las solicitudes que permitan adelantar un proceso justo, donde se declara la responsabilidad o no del Estado, se trata de no dejar un vacío patrimonial, por lo general, en los afectados, aunque este resarcimiento de derechos no vuelven las cosas a su estado natural, si logra aminorar los efectos morales y secuelas dejados en las víctimas.

Los accidentes de tránsito y las infracciones de tránsito, son una de las causas que mayor responsabilidad pueden generar al Estado, aunque los primeros son siniestros donde generalmente intervienen dos o mas actores y donde su origen puede ser o no ser consecuencia de una indebida señalización o marca vial, los segundos son violaciones a estas marca o señales de tránsito por parte directa de un conductor o peatón, las cuales también pueden causar accidentes debido a su quebrantamiento. En uno u otro caso, debe analizarse la ingerencia pasiva o activa que pudo haber tenido la intervención del Estado en la ocurrencia del desastre.

La actividad de la conducción calificada como de alto riesgo, es generadora de múltiples accidentes de tránsito, donde con frecuencia se ve involucrado el Estado como parte activa o pasiva del siniestro, siendo en gran parte declarado responsable de dichos sucesos, es por esto que analizar las consecuencias que originan dichas responsabilidades recobra importancia si se tiene en cuenta que son los organismos de tránsito los encargados de adelantar actividades encaminadas a evitar la ocurrencia de accidentes, igualmente la responsabilidad de los conductores y peatones debe ser asumida por tales como propias y no necesariamente buscar una responsabilidad a como de lugar en las funciones administrativas del Estado, todo obedece al grado de asimilación en el conocimiento de las normas de tránsito y al grado de cultura que se adopte al momento de conducir.



### **1.3. LA RESPONSABILIDAD DEL ESTADO**

Los hechos constitutivos de responsabilidad patrimonial del Estado, se enmarcan en situaciones o conductas que por acción u omisión de sus operadores jurídicos o directas del ente estatal o por la conducta exclusiva del particular que de alguna manera quebrantó las reglas imperativas de tránsito, son los aspectos mas sobresalientes de que se nutre esta labor investigativa, con el fin de conocer los móviles que pueden dar lugar a promover procesos contencioso administrativos por responsabilidad civil extracontractual del Estado a favor de los administrados pasivos de dichas conductas activas u omisivas.

Para el caso, es menester considerar que la actividad de la conducción es netamente reglada, esto es que quien pretende maniobrar determinado tipo de vehículo debe someterse a las exigencias formales de lo dispuesto en la ley especial de tránsito 769 de 2002, la que contiene los lineamientos exigidos en el título II, capítulo II, artículos 17 y siguientes de dicha normatividad, para que una persona pueda optar por una licencia de conducción, definida en el artículo 2 ibd., como un documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.

Desde esta perspectiva, cabe considerar que la responsabilidad para que un ciudadano sea catalogado como conductor idóneo para ejercer esta actividad, nace con la promulgación legal que para el efecto ha expedido inicialmente el Congreso de la república y luego la reglamentación gubernamental correspondiente al ejecutivo, donde al final se termina trasladando o entregando la operatividad de capacitar a un aspirante a conductor a los particulares, tal como lo indica el título II capítulo I de la citada ley, relativo a los Centros de Enseñanza Automovilística, donde el Estado cumple una función de vigilancia de estos centros docentes, así como la función pública de expedir la licencia de conducción, previo el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Código Nacional de Tránsito.

Entonces, la formación de un buen conductor, respetuoso del orden policivo en materia de tránsito, no solo le corresponde al Estado, por serle propio para este la función de expedir la licencia de conducción, sino que dicha responsabilidad también recae en el Centro de Enseñanza Automovilística, quien impartió inicialmente los conocimientos teóricos, técnicos y prácticos al aspirante a conductor.

En tal sentido, el grado de idoneidad, de pericia y de responsabilidad que acumule el novato conductor, depende de los fundados principios que imparta la entidad capacitadora. Pero la realidad es otra, y aunque no es objeto de estudio en esta materia, si es menester expresar que tales instituciones por ser de orden privado,

se limitan a expedir certificaciones de idoneidad muchas veces sin que el aspirante acuda a recibir un solo día de instrucción, toda vez que este ya ha adquirido de manera empírica solo los conocimientos prácticos de cómo mover el vehículo, dejando atrás el conocimiento teórico relacionado a normatividad de tránsito, mecánica básica y primeros auxilios.

Esto indica la génesis de los accidentes de tránsito, ocasionados por conductores que nunca han tenido en sus manos una cartilla ilustrativa que les permita al menos orientarse por los mas mínimos principios de conservación.

El Estado, quien tiene la función privativa de ejercer vigilancia y control sobre las academias automovilísticas, no lo hace, de allí las consecuencias funestas de tener que registrar altos índices de accidentalidad, con la consecuente obligación de tener que responder patrimonialmente por las eventuales sanciones judiciales que se profieran en contra de la nación y organismos de tránsito.

La Constitución colombiana de 1991, define en el artículo 90.- El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.

En el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de uno de tales daños, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquél deberá repetir contra éste.

Este artículo sustancia la garantía constitucional a la responsabilidad patrimonial, por los daños antijurídicos que le sean afectados por los actos u omisiones de las autoridades públicas. Por consiguiente, el Estado no está exento de responsabilidad por actos u omisiones.

El artículo a la vez, precisa la acción de repetición o derecho del Estado una vez haya respondido por la conducta dolosa de sus agentes al afecto de que este responda frente al Estado por los perjuicios derivados de su propia conducta. Entonces de un lado estamos en presencia de una garantía estatal y de otro lado en presencia de un derecho.<sup>2</sup>

En este sentido, es importante anotar que toda responsabilidad a cargo del Estado, no siempre será imputable a este, sino que la obligación será trasladada a quien por acción u omisión permitió que determinada conducta se ejecutara en contra de un agente pasivo, particular a la administración.

El artículo 2 ibidem indica que son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los

---

<sup>2</sup> PEREZ VILLA Jorge. Constitución Política de Colombia comentada. Santa Fé de Bogotá: Grupo Editorial Leyer, 1998. Pag. 174

principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Como fin del Estado, entonces se encuentra establecida la de garantizar los derechos de los asociados, y como derecho que es el de ser reparado en los daños antijurídicos que se derivan de la negligencia estatal, es obligatorio que el Estado determine la forma de cómo resarcir los perjuicios y el medio idóneo para lograr esa reparación es la vía judicial previo agotamiento excepcionalmente de la acción conciliatoria si ello lo amerita.

De otra parte, el artículo 6 de la Carta Política, indica que los particulares sólo son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución y las leyes. Los servidores públicos lo son por la misma causa y por omisión o extralimitación en el ejercicio de sus funciones.

Tal como se indicó, la responsabilidad de todo servidor público va mas allá que la de un particular y su acción u omisión lo hace responsable incluso con su propio patrimonio, de los perjuicios que se ocasionen a terceros.

El Código Civil, desde antaño, ya había establecido en el artículo 2341 la responsabilidad común por los delitos y las culpas, es así que sobre la responsabilidad dijo: “El que ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga por la culpa o el delito cometido”.

La obligación de indemnizar los perjuicios causados por un agente activo, sin que esto quiera decir que el agente pasivo se enriquezca ilícitamente, constituye un principio del derecho privado que se aplica aun cuando concurre fenómenos de otra naturaleza, como aquellos que se derivan por la acción u omisión en la correcta prestación del servicio de tránsito por parte del Estado.

En el mismo sentido se pronuncia mas adelante el Código Civil, cuando señala a las personas obligadas a indemnizar, expresando que, es obligado a indemnización el que hizo el daño y sus herederos. El que recibe provecho del

dolo ajeno, sin haber tenido parte en él, solo es obligado hasta la concurrencia de lo que valga el provecho que hubiere reportado<sup>3</sup>.

Lo anterior, enseña que no solo el agente activo es quien debe responder por el daño ocasionado, sino que la obligación la heredan los derechohabientes en caso de que el actor que originó el siniestro fallezca, esto para garantizar que el daño causado a la víctima no quede impune y al menos se restablezca materialmente todo aquello que la naturaleza no puede regenerar.

Se extrae como elemento principal para que surja una obligación indemnizatoria, el perjuicio, el cual se lo ha definido como el daño material o moral<sup>4</sup>. Este se causa no solo a las personas, sino que también puede recaer sobre las cosas, su cálculo se evalúa según la edad del afectado, la forma y nivel de vida, grado de instrucción o preparación, ocupación cotidiana de la víctima, el valor de las cosas o bienes, la calidad de estas, el estado de conservación, el periodo y lugar donde proviene etc.

Véase como la norma civil no ha definido lo que es responsabilidad civil extracontractual, por lo que se ha manejado durante mucho tiempo este concepto en las definiciones que de ello da el Código Civil Colombiano a partir de los artículos 2341 al 2349.

Al respecto, la responsabilidad es definida, según el diccionario de la lengua española, como: “Calidad de responsable. 2. Deuda obligación de reparar y satisfacer, por si o por otra persona, a consecuencia de un delito, de una culpa, o de otra causa legal ... 4. Der. Capacidad existente en todo sujeto activo de derecho para reconocer y aceptar las consecuencias de un hecho realizado libremente”<sup>5</sup>.

La legislación Contenciosa Administrativa, nada dice relacionado a este tema, sin embargo, trae el camino legítimo a seguir en caso de litigar un asunto que se origina en la responsabilidad del Estado por falla en el servicio de tránsito, cual es la acción de reparación directa contenida en los artículos 86, 206 – 211 y 217, toda vez que de manera general se indica el derecho a demandar directamente la reparación de un daño, cuando la causa sea un hecho, una omisión, una operación administrativa, o la ocupación temporal o permanente de inmueble por causa de trabajos públicos o por cualquier otra causa.

---

<sup>3</sup> CONTRERAS RESTREPO, Gustavo. Código Civil Colombiano comentado. Santa Fé de Bogotá: Grupo Editorial Leyer, 2000.

<sup>4</sup> GARCIA PELAYO y GROSS, Ramón. Larousse nuevo diccionario enciclopédico ilustrado. Santa Fé de Bogotá. Editorial printer colombiana Ltda. 1986. Pág 653.

<sup>5</sup> GARCIA PELAYO y GROSS, Ramón. Larousse nuevo diccionario enciclopédico ilustrado. Santa Fé de Bogotá. Editorial printer colombiana Ltda. 1986. Pág 749

Es posible que dentro del siniestro, también se produzca una conducta de tipo penal, cuando el victimario es el responsable de la causa fatal, en este caso, no solo se compartirá una responsabilidad solidaria entre Estado y causante, sino que éste tendrá a su cargo la falta que tipifique el estatuto penal, como puede ser lesiones personales culposas, responsabilidad que deja de ser estatal, pasando al ámbito personal del servidor público que tenía a cargo la función de preservar o prestar adecuadamente el servicio.

Se ha expedido la ley 769 de 2002, conocido como Código Nacional de Tránsito, en el cual se establecen lineamientos más relevantes para regular la circulación de vehículos en el país, es así que en lo relacionado al procedimiento en caso de daños a cosas, el artículo 143 ibd. solo se dirige a aquellos casos en los cuales no hay lesionados, circunstancia esta en donde el conductor solo está obligado a detenerse y presentar los documentos de identificación personales y del vehículo, además de que se podrá conciliar los intereses en los Centros de Conciliación legalmente constituidos, más adelante, en el artículo 144, la misma obra indica que de no ser posible la conciliación, el agente de tránsito que conozca el hecho, levantará un informe descriptivo de los pormenores.

Lo indicado en la norma de tránsito referida, no corresponde a criterios objetivos para garantizar la reparación de los daños causados en accidente de tránsito, sobre todo si se tiene en cuenta que respecto a la responsabilidad que pueden tener las entidades del Estado.

Nada se dice, y es absurdo que se deje al entendimiento del agente de tránsito o a la voluntad inmediata de las partes que definan en ese momento si piensan conciliar o no, que pasaría si las partes deciden conciliar en ese momento, ante quien lo haría?, si se tiene en cuenta que su solicitud no puede ser atendida inmediatamente por los Centros de Conciliación o ¿ si en el caso, se ve involucrado un conductor que presta sus servicios a una entidad del Estado?, si se sabe que la conciliación no se la puede adelantar en Centros de Conciliación corrientes, sino que la misma se debe llevar a cabo ante la Procuraduría Delegada que corresponda y la solicitud no es atendida de manera oportuna, nótese como la inexactitud de la norma.

Según lo dispone el artículo 144 idb, solo obliga a levantar el informe de tránsito cuando no exista acuerdo de voluntades en querer conciliar, pero si hay este acuerdo, se entiende que las partes deben manifestar esta voluntad al agente de tránsito que conoce el hecho, caso en el cual no está obligado a levantar el informe de tránsito o como comúnmente se lo conoce como “croquis”.

La voluntad de conciliar solo se puede solemnizar ante un Centro de Conciliación, pero que sucedería si pasado un tiempo una de las partes decide faltar al acuerdo verbal expresado ante el agente de tránsito y éste no levantó el informe requerido en tiempo oportuno?, la verdad es que es un error grave que trae el Código

Nacional de Tránsito, el que debió hacer obligatorio el levantamiento del informe, haya acuerdo o no, con el fin de que en determinado momento, no se vean perjudicadas las partes afectadas por la indecisión de una ellas.

Hecho este que si es obligatorio cuando hay lesionados o se ha incurrido en infracción penal, tal como se indica en los artículos 148 y 149 de la ley 769 de 2002.

Es escasa la tesis que plantea el Consejo de Estado sobre la responsabilidad del Estado frente a accidentes de tránsito, originados en infracciones de tránsito, sin embargo, es importante traer a colación pronunciamientos referidos al ejercicio de actividades peligrosas como el uso de armas de fuego o la conducción de vehículos automotores, la sección tercera del Consejo de Estado, consideró hasta el año de 1989 que el régimen aplicable era el de la falla probada.

Pero, a partir de ese año, mediante sentencia del 19 de diciembre adoptó el régimen de falla presunta para juzgar este tipo de eventos por considerar que

*“un vehículo automotor, por su peligrosidad, al ser nexa instrumental en la causación de un perjuicio, compromete de por sí la responsabilidad del ente público a quien el vehículo pertenece, sin necesidad de que se pruebe la falla del servicio, que por demás bien puede existir”.<sup>6</sup>*

La falla presunta del servicio, se refiere a la intervención directa del Estado que debe ejercer sobre determinada actividad, en este caso de tránsito, pero a falta de este presupuesto, no deja de imprimirse el elemento sine qua non requerido para ser sujeto de responsabilidad, es el nexa de causa que debe existir entre la conducta asumida por la víctima o agente provocador y el resultado final que se verifique, teniendo en cuenta los medios y circunstancias en que se ejecutaron.

Las actividades peligrosas, son entonces esas manifestaciones de riesgo inminente, en la cual pueda suceder algún mal y se exponga a él lo más próximo posible, según esto, el Consejo de Estado, ha sostenido: “... se afirma que una actividad es peligrosa cuando rompe el equilibrio existente, colocando a las personas ante el peligro inminente de recibir lesión en su persona o en sus bienes. La inminencia de un peligro que desborda la capacidad de prevención o resistencia común de los seres humanos, son las características determinantes para definir las actividades peligrosas. No debe perderse de vista que el peligro es un concepto indeterminado y por lo tanto, sólo puede ser establecido por el juez en atención a las circunstancias particulares del caso concreto.

---

<sup>6</sup> Sentencia Consejo de Estado. Consejero Ponente: ANTONIO JOSÉ DE IRISARRI RESTREPO, expediente No. 4484, actor: Rosa Helena Franco de Bernal.

*“La experiencia ha permitido identificar algunos supuestos de actividades que representan un mayor riesgo y que han sido consideradas peligrosas...”<sup>7</sup>*

En esa sentencia, siguiendo la interpretación de la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, la Corporación resolvió la controversia con base en el régimen de presunción de falla, en el cual la parte demandada solo se exonera con la prueba de una causa extraña y no con la simple prueba de la diligencia y cuidado, esto es que solo pudo alegar demostrando fuerza mayor, caso fortuito, hecho de un tercero o culpa exclusiva de la víctima.

Ya en otra oportunidad la Sala había precisado que probándose la propiedad del automotor con el cual se causó el daño, en cabeza de la entidad demandada; que se encontrara a su servicio y que el daño haya sido causado por un agente suyo, se estaría ante la ejecución de actividad peligrosa por conducción de vehículos, de la cual bien pueda derivarse su responsabilidad. Entonces, para que la entidad se exonere de responder por ese riesgo creado por ella, debía acreditar la fuerza mayor, la culpa de la víctima, o el hecho de un tercero, en los dos últimos casos con carácter de exclusivo y determinante.

De otra parte, se tiene que en juicio se ha denegado la pretensión de ser resarcidos los perjuicios causados en accidente de tránsito por una falla en el servicio semaforico, aduciendo en la instancia que no se ha probado la legitimación en la causa por activa, toda vez que quien sufrió el daño no demostró en el petitum haber sido el propietario del aparato vehicular, sino que la licencia de tránsito registra un nombre diferente al demandante. No es de acogida esta posición judicial, ya que bien puede alegar el daño causado, el poseedor e inclusive el mero tenedor del rodante, ya que no se discute la procedencia ni la forma de tenencia o propiedad del mueble, sino la calidad de la persona que sufre el daño, entonces, un taxista como simple tenedor, que sufre daño en su integridad ocasionado en accidente de tránsito, no puede alegar ni solicitar la reparación ni indemnización del perjuicio por el solo hecho de no acreditar la propiedad mediante la licencia de tránsito, entonces donde queda la obligación de responsabilidad por parte del Estado, en este sentido el Juzgado sexto Administrativo del Circuito de Pasto, resolvió que no se encuentra legitimado en la causa por activa para accionar en el presente caso, pues la licencia de tránsito del vehículo de placas CAU 744 aparece a nombre de....., según fotocopia simple que obra..<sup>8</sup>

---

<sup>7</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 10 de agosto de 2000, expediente 13.816.

<sup>8</sup> Juzgado sexto Administrativo del Circuito de Pasto, expediente 006 2004 01631 00 del 26 de febrero de 2007

## **2. GENERALIDADES QUE INCIDEN EN ACCIDENTES DE TRANSITO CON OCASIÓN DE INFRACCIONES DE TRANSITO.**

En este capítulo se pretende determinar las circunstancias fácticas, regladas, personales, determinadas como normas de conducta no apropiadas al momento de ejercer la conducción, estas directrices externas pueden ser objeto de estudio para implementar políticas públicas en materia de tránsito, de su regulación e intervención estatal, de esto nacen nuevas figuras contravencionales que dan lugar a ser objeto de análisis legislativo.

El desarrollo temático siguiente, una vez analizado cada caso, permitirá proyectar con mayor objetividad los hechos que generan responsabilidad patrimonial del Estado por el hecho de ocurrir un accidente donde se vea directa o indirectamente involucrado el mismo.

### **2.1. LAS CAUSAS GENERALES MÁS COMUNES EN LA OCURRENCIA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.**

Para determinar estas causas generales y comunes en la ocurrencia de accidentes de tránsito, es de importancia establecer diferencias con las infracciones de tránsito que de manera mas común también generan accidentes de tránsito.

La primera referencia, debe entenderse que estas causas, se relacionan a medios externos, ajenas a la actividad directa de manipular un vehículo, pero que inciden en la ocurrencia de un siniestro de tránsito, y la segunda, se considera como la actividad directa relacionada entre conductor y máquina, la cual está sujeta a una serie de instrucciones preventivas, prohibitivas e informativas, así como aquellas normas de conducta que advierten la posibilidad de un riesgo.

En la conducción, intervienen cuatro elementos que deben considerarse cuidadosamente puesto que, son necesarios para la generación de un accidente:

- Móvil,
- Agente,
- Medio ambiente y
- Organismo regulador de tránsito.

El móvil es el vehículo, el agente es el usuario de las vías: conductor, peatón y pasajero, y el medio ambiente corresponde al entorno, geográfico, topográfico y las vías. En este campo confluye un elemento indirecto en la actividad de conducir, que es el organismo de tránsito, encargado de regular ciertas conductas.



En el momento en que se rompe el sistema, se produce el accidente. La falla en el equilibrio del sistema puede provenir de cualquiera de estos cuatro elementos, a quienes se les atribuye diferentes causas, dependiendo de el.

## **2.2. CAUSAS IMPUTABLES A LOS VEHÍCULOS**

La principal causa provocada por vehículos contiene un alto grado de factor humano: el mantenimiento preventivo y el aumento del volumen de vehículos en la ciudad. Los peritos que intervienen en la diligencia de inspección ocular relacionada con n accidente de tránsito no deben ignorar la terminología de las partes mecánicas de los vehículos comprometidos en el accidente, en razón a que tanto en el acto de inspección, como en el informe pericial es necesario relacionar las partes afectadas, no solo para precisar las circunstancias del evento, sino también para acertar en la descripción de los daños de los vehículos objeto de la colisión.<sup>9</sup>

## **2.3. CAUSAS IMPUTABLES A LOS CONDUCTORES**

El sujeto puede verse afectado por desatención e inobservancia de las señales de tránsito, impericia, embriaguez, alteraciones psíquicas, deficiencias físicas, desafío a las normas. Sin duda alguna, el examen de las aptitudes reviste especial importancia por cuanto la conducción de un vehículo requiere la coordinación de la actividad motora con los diversos estímulos allegados a los receptores sensoriales del sujeto.

En el manejo de un aparato automotor no solo se debe responder oportunamente con el movimiento adecuado a una señal determinada, sino que las distintas acciones se tienen que combinar según la situación especial en la que se encuentre el conductor.<sup>10</sup>

La conducta del agente activo en esta actividad, se refiere concretamente al comportamiento o a la acción u omisión del conductor o peatón que, por violación a los reglamentos, negligencia, impericia, imprudencia, indisciplina, desencadena un daño a la integridad física de otra persona o a sus bienes.<sup>11</sup> El

---

<sup>9</sup> OLANO VALDERRAMA, Carlos Alberto. Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación, Bogotá D. C: Librería ediciones del profesional, 2006. Pág. 372

<sup>10</sup> OLANO VALDERRAMA Carlos Alberto, Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación, Bogotá D. C: Librería ediciones del profesional, 2006, pag. 287

<sup>11</sup> MORALES ORTIZ José Jairo, Responsabilidad Contractual y Extracontractual en Accidentes de Tránsito, Bogotá D. C: Orión Editores Ltda., 2006, pag. 37

desconocimiento de las vías, la desubicación en el espacio, no programar de manera previa el recorrido, permiten aumentar los riesgos de accidentalidad.

## **2.4. CAUSAS IMPUTABLES A LOS PEATONES**

Para los peatones la principal causa es también la inobservancia de las normas generales de comportamiento, pero debe agregarse que esas normas generales de comportamiento se pueden ver afectadas por hechos ajenos a su voluntad, como es el caso de la invasión al espacio público por parte del comercio, talleres, de obras civiles o de construcción, de actividades oficiales, como es el caso de cierre de vías restringiendo el paso incluso del mismo peatón.

### **2.4.1. CAUSAS IMPUTABLES A LOS PASAJEROS**

Principalmente la distracción al conductor se constituye en el factor más sobresaliente de esta causa, hechos como brindar bebidas embriagantes, exigirle que realice maniobras prohibidas, que aumente la velocidad, inducen a que se altere el estado de ánimo del conductor y que pierda reflejos, el conductor debe gozar de plena autonomía para decidir sobre el camino a seguir.

### **2.4.2. CAUSAS IMPUTABLES AL AMBIENTE**

En invierno, días de niebla o de exceso de humo, la visibilidad se reduce notablemente, en verano las carreteras destapadas generan excesos de polvo y de materiales sueltos. La contaminación de gases tóxicos de los vehículos, produce irritación del ánimo de los conductores.

### **2.4.3. CAUSAS IMPUTABLES AL ORGANISMO DE TRÁNSITO**

Las deficiencias en el diseño vial, en la señalización, en el diseño de flujos vehiculares, entre otras. No existe un plan de acción orientado a demarcar y señalizar de manera técnica las vías de la ciudad, a menudo se observa contradicción entre una orden y otra, como por ejemplo, en un lugar se puede observar al mismo tiempo una señal de estacionamiento permitido y otra de prohibido hacerlo, o una contraorden al sentido doble de una vía. Igualmente se observa que falta señalización en lugares donde realmente se requiere, como las zonas escolares, hospitalarias, militares y sedes de entes oficiales.

La reparación y mantenimiento y conservación de las vías, en donde no se toman las medidas precautelativas necesarias para evitar la ocurrencia de accidentes. La imprudencia de los contratistas que dejan el manejo de la señalización a obreros sin formación en esa materia, como también la defectuosa ejecución de las obras sobre la vía y la remoción de pavimentos y calzadas sin la debida señalización y medidas de prevención que para estos casos exige el Código Nacional de tránsito Terrestre.<sup>12</sup>

Es responsabilidad de las autoridades de tránsito, la colocación de las señales de tránsito, en todas las vías urbanas y privadas al público, la autoridad de tránsito debe expedir el correspondiente permiso para que incluso las mismas autoridades públicas ejecuten obras en las vías, de no hacerlo y de presentarse accidentes de tránsito por esta causa, la administración de tránsito puede estar incurso en responsabilidad por falla en el servicio público de tránsito debido a su omisión operativa.

#### **2.4.4. CAUSAS IMPUTABLES A LAS VÍAS**

El ancho de las vías influye, ya que son tan anchas que no tienen bien determinados sus carriles, o son tan angostas que presentan dificultades para el flujo y para los accesos.

Las superficies en mal estado, alcantarillas destapadas, vías mal acabadas y/o demasiado lisas generan accidentes. Existen también cruces con mala o nula visibilidad y malos diseños de vías en algunos sectores los separadores son demasiado angostos o bien, no están adecuadamente señalizados.

#### **2.5. LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO, QUE CON MAYOR FRECUENCIA DAN ORIGEN A ACCIDENTES DE TRÁNSITO.**

Uno de los factores de relevancia incidental en la ocurrencia de accidentes de tránsito, lo constituye la ausencia de señales de tránsito, la indebida señalización y la falta de mantenimiento de las señales existentes.

Aunque la ley 769 de 2002, responsabiliza a cada organismo de tránsito para que de cumplimiento y aplicación a lo que a demarcación y señalización de toda la infraestructura vial se refiere, estas señales de tránsito se encuentran debidamente establecidas por estándares internacionales y por lo general son de amplio conocimiento, también es cierto que existen normas de conducta que

---

<sup>12</sup> MORALES ORTIZ José Jairo, Responsabilidad Contractual y Extracontractual en Accidentes de Tránsito, Bogotá D. C: Orión Editores Ltda., 2006, pag. 51

deben ser respetadas como el caso de la prohibición de hacer uso de sistemas móviles de comunicación mientras se está conduciendo, la prohibición de llevar pasajeros en el platón o plataformas de camionetas y camiones, la prohibición de llevar niños menores de diez (10) años en el asiento delantero de los vehículos, el no hacer uso del casco de seguridad, el no encontrarse el vehículo en perfectas condiciones técnicas y muchas otras mas, hacen parte de toda esa gama de señales y normas que se deben respetar y que su desacato pueden dar origen a la ocurrencia de accidentes de tránsito.

Los hechos que constituyen un accidente de tránsito, provienen de la negligencia, de la imprudencia, de la impericia, de la conducta dolosa o culposa con la que el implicado asume determinada responsabilidad, conociendo que con esa aptitud está quebrantando las reglas de tránsito, que a la postre pueden terminar en una simple infracción de tránsito o desencadenar hechos constitutivos de un accidente de tránsito, a continuación se hace referencia a algunas situaciones o conductas en las que incurren los conductores y que como resultado ha sido un accidente de tránsito, la fuente de este documento proviene de la Subdirección Operativa, del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de esta ciudad.<sup>13</sup>

Aunque el Código Nacional de Tránsito, la jurisprudencia y la doctrina no han establecido categorías de infracciones de tránsito que se refieran a indicar cuales de ellas tienen incidencia directa o pueden ser agentes potenciales para que se origine un siniestro, si es visible que no todos los tipos de infracciones de tránsito pueden dar lugar a que ocurra la catástrofe, no es comparable, incurrir en una contravención por el hecho de no portar la licencia de tránsito, y cuya tipificación no se le ha establecido multa, sino que solo da lugar a la inmovilización del vehículo hasta que se subsane la falta;

Con el hecho de conducir en estado de embriaguez, conducta esta que no solo se sanciona con la máxima multa pecuniaria de 30 smdlv, además de suspender la licencia de conducción hasta por el término de diez (10) años y la prestación de servicios gratuitos comunitarios por 40 horas.

En los cuadros anexos se observan las conductas mas comunes, por las cuales los conductores incurren en variedad de infracciones de tránsito, las que han terminado al final en accidentes de tránsito, esta información corresponde a estadísticas generales que hacen parte de los registros nacionales remitidos al Ministerio de Transporte. No necesariamente las conductas de los conductores pueden terminar en la imposición de ordenes de comparendo por determinada infracción de tránsito, por lo tanto, no quiere decir que cada conducta corresponda a una infracción de tránsito, toda vez que para que se configure la existencia de una contravención de tránsito, esta debe ser procesalmente declarada en juicio ante la autoridad de tránsito competente, de otra parte, no todas las conductas

---

<sup>13</sup> Fuente, Subdirección Operativa de Tránsito y Transporte DATTM-PASTO

constituyen infracciones de tránsito, toda vez que las contravenciones por ser formas de la conducta penal, analogía permitida por la misma ley de tránsito, deben estar plenamente definidas en la norma, en atención a los principios de tipicidad y legalidad, a manera de ejemplo, la conducta de frenar bruscamente, no se encuentra definida de manera expresa en la ley contravencional de tránsito, por lo tanto y a pesar de haber dado lugar a la ocurrencia de un accidente, como se observa en dieciocho (18) ocasiones, nunca pudo derivarse de ello la imposición de una nota de comparendo por cuanto esta conducta no está definida como infracción de tránsito.

Se concluye, que la mayoría de conductas que originan accidentes de tránsito, se enmarcan dentro de un tipo contravencional definido en el código de tránsito como “conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas” que corresponde a un 77 % de los móviles que originaron accidentes de tránsito durante el periodo del 1 de enero de 2005 al 3 de octubre de 2007, las otras circunstancias corresponde a infracciones de tránsito claramente detalladas en la ley de manera clara, expresa e inequívoca, tales como: adelantar en curva o pendientes, conducir en estado de embriaguez, exceso de velocidad, girar bruscamente, pasar el semáforo en rojo, dejar o recoger pasajeros en sitios no demarcados y adelantar invadiendo carril del mismo sentido en zig zag.

La categoría de infracciones de tránsito que copa el mayor porcentaje de accidentalidad, corresponde a un tipo de definición demasiado amplio y ambiguo, pero que para la Corte Constitucional corresponde a un tipo de infracción de tránsito residual, considera que la expresión hace referencia a maniobras que no estén prohibidas y sancionadas por otras normas del código de tránsito pero que son peligrosas e irresponsables y por ello ameritan una sanción y un segundo caso para aquellas maniobras que aun estando descritas en la ley y que constituyen infracciones de tránsito como la de no “respetar las señales de tránsito”, parece ajustarse a los principios de legalidad y tipicidad, propios del derecho sancionador.<sup>14</sup> Advierte la Corte, que dichos conceptos deben ser determinables en forma razonable, de tal manera que se pueda concretar su alcance y que permita prever con suficiente precisión los comportamientos prohibidos y sancionados.

---

<sup>14</sup> Sentencia Corte Constitucional, Magistrado ponente Eduardo Montealegre Lynett, Expediente C-530 de 2003.

## **2.6. MECANISMOS UTILIZADOS POR LA AUTORIDAD DE TRÁNSITO MUNICIPAL DE PASTO PARA EVITAR LA OCURRENCIA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.**

Una de las funciones propias de los organismos de tránsito de todo nivel, es precisamente la de promulgar campañas tendientes a evitar accidentes de tránsito, cada ente es consciente que de no hacerlo implica grandes responsabilidades de todo tipo no solo para las entidades, sino incluso personales.

En cumplimiento de disposiciones Constitucionales y legales, las autoridades de tránsito están instituidas para garantizar el derecho a circular libremente por todo el territorio nacional, con las salvedades legales que como excepción operan en todo ordenamiento jurídico, en tal sentido, los organismos de tránsito intervienen de manera activa reglamentando el libre ejercicio de locomoción para brindar garantía y comodidad a los habitantes, especialmente a los peatones, limitados físicos y mentales, preservar un ambiente sano y proteger el uso común del espacio público.

Igualmente es función de la autoridad de tránsito, la de definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito, así como la de difundir el conocimiento de las disposiciones del Código Nacional de Tránsito.

Consultado el órgano administrativo encargado en esta materia en el municipio de Pasto, se obtuvo que las actividades preventivas de accidentes de tránsito se encaminan a orientar a la comunidad escolar de los niveles primaria y secundaria de colegios públicos y privados, brindar orientación a conductores de servicio público de empresas de transporte colectivo e individual radicadas en esta ciudad, programación de jornadas pedagógicas a conductores en general, campañas permanentes de señalización vial a través de demarcación horizontal, vertical y semaforica, programación de operativos para el control de la conducción bajo efectos del alcohol, de velocidad, del estado mecánico de los vehículos, porte de documentos propios para el ejercicio de la conducción, así como la creación del Grupo Cívico de Tránsito.

### **2.6.1. LAS PATRULLAS ESCOLARES**

Es importante resaltar como la actividad escolar se dinamiza a través del autocontrol que las mismas instituciones escolares promueven desde su interior, es así que el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte, en aras de brindar seguridad a la comunidad estudiantil, ha venido impartiendo capacitación a los estudiantes de quinto y once grado de educación básica primaria y secundaria, a quienes un grupo de docentes contratadas directamente por la entidad

reguladora de tránsito durante todo el año escolar, se trasladan a las diferentes escuelas y colegios que previamente han solicitado la presencia de la entidad de tránsito, con el fin de impartir enseñanza en materia de normas de tránsito, cumplimiento de las disposiciones que regulan la movilización de peatones y vehículos, entrega de material didáctico y exhibición de videos reales que a la postre sirven de experiencia educativa controlando el contenido de los mismos, al final, los educandos son los controladores del tránsito en su territorio escolar, egresan siendo reconocidos por la autoridad de tránsito como patrulleros escolares. (anexo registros fotográficos).

### **2.6.2. CAPACITACIÓN A CONDUCTORES DE EMPRESAS DE SERVICIO PÚBLICO DE PASAJEROS**

Dentro del campo laboral de los conductores de transporte público de pasajeros, se encuentra que la mayoría de ellos han sido formados de manera empírica, solo un escaso grupo asistió a una academia de conducción, con el fin de llenar ese vacío dejado de cubrir por el empirismo, la Administración del organismo de tránsito ha tenido a bien organizar unas jornadas de capacitación con empresa de transporte de pasajeros del orden urbano, para lo cual ha vinculado contractualmente a un grupo de profesionales en psicología, quienes tienen como objeto transmitir conocimientos relacionados con el acatamiento de las normas de tránsito, consecuencias de la inobservancia a las mismas, así como relaciones personales para mejorar el trato con pasajeros, compañeros, autoridades, público en general y demás conductores.

Esta campaña, se dirige igualmente a establecer causas comunes con las que se incurre en accidentes de tránsito y es así que se tiene como algunas de ellas, el exceso de velocidad debido al afán en llegar al destino ya sea de la ruta de buses o del pasajero, adelantamientos peligrosos por el mismo hecho de la velocidad, la conducción en estado de embriaguez, la imprudencia de otros conductores de vehículos y motocicletas, así como de peatones.

### **2.6.3. PROGRAMACIÓN DE JORNADAS PEDAGÓGICAS A CONDUCTORES EN GENERAL**

Esta actividad se dirige a concederle al conductor la oportunidad de verse por si mismo, que tal buen o mal conductor es, de tal manera que un operador de cualquier clase de vehículo se autocontrole y reconozca que ha infringido una norma de tránsito, siendo amonestado con una orden de comparendo de tipo pedagógico y cuya sanción consiste en la asistencia a un curso intensivo de

normas de tránsito y de normas de conducta, pero que si hace caso omiso a dicha capacitación, se hará acreedor a la sanción por multa establecida en la ley.

A pesar de que la iniciativa es buena, no deja de ser preocupante el hecho de que los conductores no asimilan por si mismos el respeto de las normas de tránsito, donde se ha confirmado que durante la ejecución de una campaña de este tipo, los conductores se valen de la misma para excusarse de las infracciones en que incurrir.

La experiencia arrojada permite concluir que los conductores en esta ciudad, no estamos en capacidad de autorregularnos en materia de tránsito, ya que cuando se nos deja en libertad de hacerlo, es cuando mas cometemos infracciones de tránsito, necesitando realmente ser reprendidos por la autoridad correspondiente.

#### **2.6.4. CAMPAÑA PERMANENTE DE SEÑALIZACIÓN VIAL A TRAVÉS DE DEMARCACIÓN HORIZONTAL, VERTICAL Y SEMAFÓRICA**

Uno de los mecanismos que es mas evidente al público lo constituye la señalización vial, y es obvio, este instrumento se refleja de manera directa en los conductores y en los peatones, consisten en señales visibles que emiten ordenes de tipo informativo, prohibitivo y reglamentario, tales instrumentos señaléticos corresponden a diseños estandarizados a nivel internacional, de tal forma que puedan ser interpretados con facilidad por cualquier persona en cualquier parte del mundo, a este tipo de señalización vial, corresponde:

##### **2.6.4.1. La demarcación horizontal**

Constituye un factor importante de información vial y sus indicaciones deben acatarse, a este orden pertenecen por lo general las direcciones viales que indican el sentido de la misma ya sea de un sentido o doble y el giro que permite seguir, así mismo es de suma utilidad para separar los carriles de una calzada, ordenando según los tipos de líneas cuando se puede o no realizar maniobras de adelantamiento.

En la práctica también permite ser usada para determinar las zonas prohibidas o permitidas para estacionamiento, así como las zonas especiales para determinados sectores como escolares, militares, peatonales, oficiales: es muy usada hoy en día para informar las intersecciones donde un conductor está obligado a parar o detenerse para permitir la prelación de otra vía.

La ejecución de este tipo de señal se ejecuta directamente sobre las vías y es importante que cada marca que se ubique sea autorizada por la autoridad de



tránsito competente, con el fin de evitar que los particulares hagan uso de las vías de acuerdo a sus intereses.

Aunque su utilidad en términos de duración es corta, debido a la exposición continua a la intemperie, esta herramienta es mas segura porque no está sometida a las malas intenciones vandalísticas.

#### **2.6.4.2. La demarcación vertical**

Constituyen aquellas vallas verticales ubicadas sobre el filo de los andenes o las esquinas de las intersecciones, indican información, permisión, prevención y prohibición, al igual que las señales horizontales su acatamiento es obligatorio y su instalación debe estar debidamente reglada por la autoridad de tránsito local, generalmente son usadas para indicar áreas de prohibido estacionamiento, obligación de hacer pares, velocidad máxima permitida, sentidos de giros o direcciones permitidos y prohibidos, lugares donde se permite o prohíbe el ascenso o descenso de pasajeros, señalan como se debe hacer uso de las luces, de los equipos sonoros, advierte sobre la presencia de algunos sectores, como escolares, militares, en fin son de las más usadas a nivel internacional.

En la ciudad se presentaba el inconveniente de existir este tipo de señales en lugares donde se indicaba la prohibición de estacionamiento y que al mismo tiempo se erigía otra señal distinta a las de tránsito, como el caso de las llamadas zonas azules cuyo distintivo no corresponde a las señales oficiales de tránsito, se verificaba la falta de coordinación entre entidades encargadas de adelantar los programas que les son propios a cada dependencia, en estos casos priman las señales de tránsito sobre cualquier otra que haya sido instalada sin la correspondiente autorización de la entidad de tránsito.

#### **2.6.4.3. Instalación de semáforos**

La ciudad de Pasto, cuenta en este momento con un número de unidades semaforicas en cincuenta y nueve (59) principales intersecciones de la urbe, aunque la tecnología de estos aparatos corresponde a sistemas eléctricos actualmente en desuso, cuyo desgaste proviene de aproximadamente quince años atrás, la Administración municipal igualmente ha permitido el ingreso de nuevos equipos en mayor proporción que conjuntamente con los antiguos constituyen un factor muy importante en el control del tránsito. (Anexo 2)

El semáforo es un dispositivo de señalización, electrónico o electromecánico, mediante el cual se regula el movimiento de vehículos y peatones con el fin de que los conductores detengan sus vehículos y sigan en forma alterna.

Las señales luminosas de los semáforos son de uso universal, puesto que en todos los países del mundo se utiliza la misma distribución de los colores (rojo, amarillo y verde) y su significado es único e inequívoco. La instalación de estos elementos está sujeta a estudios previos de necesidad, prevención peatonal, flujo vehicular y calidad de la vía.

#### **2.6.4.4. Operativos para el control de la conducción**

De manera constante, la Subdirección Operativa del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte, con el ánimo de obtener resultados relacionados a las formas de conducir en la ciudad, programa operativos para el control de la conducción, con el fin de reducir al mínimo la ocurrencia de infracciones de tránsito y de accidentalidad vial para preservar la vida e integridad y patrimonio de las personas, dichos operativos se encaminan a evitar que se conduzca en estado de embriaguez, al porte de los documentos necesarios que autorizan la movilidad de un automotor, al respeto de las señales y ordenes de tránsito.

Para tal efecto se organiza la logística que corresponde a un grupo de entre cinco o diez agentes de tránsito, quienes equipados de elementos como radar, alcohosensores, radioteléfonos y vehículos, se ubican en sitios y horas estratégicas, donde con frecuencia los conductores incurrir en variedad de irregularidades al momento de conducir, momento en el cual son amonestados comparencialmente y si es del caso inmovilizados los vehículos; con esto, se pretende además que la entidad de tránsito no se vea comprometida en conductas omisivas que pueden generar algún tipo de responsabilidad.

#### **2.6.4.5. Grupo Cívico de Tránsito**

De acuerdo a lo establecido en los parágrafos 1 y 3 de artículo 3 de la ley 769 de 2002, el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte convocó a la ciudadanía a constituir el Grupo Cívico de Tránsito, como una entidad sin ánimo de lucro, siendo este conformado como un grupo de apoyo al organismo y autoridades de tránsito, con funciones temporales u ocasionales de: pedagogía, movilización del tránsito, atención de accidentes y de prevención de la actividad circulatoria.

La policía nacional de carreteras tiene la facultad de constituir la Policía Cívica de carreteras, pero en esta ciudad no ha sido posible este logro, esta organización coadyuva a la autoridad de tránsito, en la regulación de tránsito, brinda apoyo a las unidades oficiales especialmente en épocas que constituyen mayor flujo de movilización de vehículos y que son propensas a la comisión de infracciones de tránsito.

La actividad reguladora de tránsito no faculta a sus integrantes a imponer ordenes de comparendo, sin embargo si tienen capacidad de actuar como testigos de los hechos y aportar pruebas de infracciones de tránsito.

## **2.7. LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO, QUE CON MAYOR FRECUENCIA DAN ORIGEN A ACCIDENTES DE TRÁNSITO.**

En el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte, se reporta de manera diaria los accidentes de tránsito sucedidos en el municipio, labor que se cumple a través del Grupo de Criminalística encargado de llevar a cabo el levantamiento del informe de accidentes, de acuerdo a los lineamientos y requisitos que el artículo 149 exige, cabe señalar que el informe de accidente de tránsito expresa las posibles causas de motivaron el in suceso, esto es que indica por información de los comprometidos la infracción de tránsito en que probablemente incurrió determinado conductor.

Las estadísticas que maneja el organismo de tránsito local, señalan que las infracciones de tránsito de tránsito, en su orden, que con mayor frecuencia dar lugar a la ocurrencia de accidentes de tránsito, son:

### **2.7.1. CONDUCIR EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ O BAJO EFECTOS DE SUSTANCIAS ALUCINÓGENAS.**

El estado de embriaguez, es un factor de accidentalidad que en Colombia ha dejado un alto índice de muertes y lesiones personales en las personas que se ven envueltas en esta situación, incluso la impunidad por este hecho también es alta.

El alcoholismo, como medio cultural es paradójicamente patrocinado por el mismo Estado, toda vez que es común ver como las entidades territoriales son propietarias de grandes industrias licoreras, las que ala vez adelantan campañas publicitarias para vender sus productos, en vista de que este elemento es un renglón de exportación y fuente de impuestos por su consumo, siendo esto un medio de sostenimiento administrativo, de otro lado, el mismo Estado promueve

campañas para desestímular su consumo, pero estas han sido de menor impacto respecto de la promoción de los productos.

El uso de alcohol, estimula el sistema nervioso de manera eufórica a veces y en otras asumiendo una actitud pasiva, en un caso o en otro puede crear confusión mental con alteraciones de la memoria y la atención o conciencia.

El estado de embriaguez se determina, mediante exámenes clínicos o a través del uso de equipos denominados alcohosensores como medios indirectos y como directo es la toma de muestra de sangre, en uno u otro caso, la medida está calificada en grados de embriaguez, siendo esto el resultado de la reglamentación que hiciera el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses mediante resolución 0414 de 2002, en la cual se determinó que:

- Resultados menores a 40 mg. de etanol/100 mg de sangre total, se interpretan como grado de embriaguez negativo.
- Resultados menores a 40 y 99 mg. de etanol/100 mg de sangre total, corresponden al primer grado de embriaguez.
- Resultados menores a 100 y 149 mg. de etanol/100 mg de sangre total, corresponden al segundo grado de embriaguez.
- Resultados mayores o iguales a 150 mg. de etanol/100 mg de sangre total, corresponden al tercer grado de embriaguez.

En vista de que trata de pruebas técnicas y científicas, estas deben ser practicadas por personal idóneo, de tal manera que garantice la calidad y confiabilidad de las mismas, si se trata de pruebas basadas en clínicos estos deben ser practicados médicos debidamente autorizados por el Instituto de Medicina legal y Ciencias Forenses, de igual manera si se trata de la prueba basada en muestra de sangre, en el caso de prueba técnica realizada por vía indirecta o de alcohosensor, el personal autorizado de tránsito o de policía de carreteras debe tener capacitación previa en esta materia, no obstante, todos los servidores públicos comprometidos en esta labor deben dar estricto cumplimiento al Reglamento Técnico Forense para la determinación clínica del estado de embriaguez aguda, contenido en la resolución 00113 de diciembre de 2005, expedida el Instituto de medicina Legal y Ciencias Forenses, que constituye al tiempo el protocolo a seguir para la validez de este tipo de elemento de juicio, so pena de ser declaradas nulas por la autoridad de tránsito competente, en virtud de lo dispuesto en el artículo 29 de la carta Política.

Esta infracción tiene como sanción pecuniaria una multa equivalente a 30 salarios mínimos diarios vigentes, además de las sanciones accesorias de suspensión de

la licencia de conducción por el término de ocho (8) meses y hasta diez (10) años y la prestación de servicios gratuitos comunitarios por 40 horas.

### **2.7.2. NO DETENERSE ANTE UNA LUZ ROJA O AMARILLA DE SEMÁFORO, UNA SEÑAL DE “PARE” O UN SEMÁFORO INTERMITENTE EN ROJO.**

Este tipo de infracción, de común ocurrencia tiene su origen en la negligencia e imprudencia tanto de conductor de vehículo como de peatón, en cualquiera de los dos casos, el afán y la impaciencia por continuar la marcha no permiten ser previsor en el cruce de las intersecciones, respetando las señales establecidas en las esquinas como son los semáforos vehiculares y peatonales, o las cebras o las señales de Pare.

En la ciudad de Pasto, no existe una reglamentación técnica que indique la prelación de las vías como son calles, carreras, avenidas, diagonales y transversales, sin embargo, es conocido y mas por costumbre que la prelación vial cuando no existe señal de alguna naturaleza, o falta el servicio de energía que alimenta los semáforos, la tienen las calles, cuyo sentido vial corresponde de norte a sur y viceversa, salvo que de manera expresa se haya señalado la obligación de hacer el Pare en una calle.

Se observa que no existen parámetros técnicos con los cuales el organismo de tránsito proceda a señalar adecuadamente las vías, pues a menudo se encuentran incoherencias señaléticas en las vías, debido a que no se ha determinado de manera definitiva los sentidos viales, es por eso que una via que hoy tiene un sentido, el día de mañana tenga otro y esto parece ser normal si se considera que las necesidades viales en la ciudad son muchas.

Si bien se cuenta con un número de semáforos instalados en los cruces o intersecciones, esto no es suficiente, teniendo en cuenta que el personal operativo es limitado y por lo tanto no hay la posibilidad de hacer respetar en gran medida estos elementos de control de tráfico, dando lugar a la impunidad por falta de información probatoria para responsabilizar al contraventor.

Las posibles responsabilidades estatales, debido a las omisiones operacionales por falla en la prestación de este servicio, al no haber establecido la reglamentación vial del lugar de los hechos, ya sea instalando semáforos, realizando el mantenimiento de cada uno de ellos o ubicando las señales de Pare que correspondan, pero esto no quiere decir que la responsabilidad sea absoluta del Estado, es importante que cada conductor sea precavido ante la falta de señales de tránsito y no se asegure de que por falta de información le esté permitido adoptar las conductas mas convenientes a sus intereses.

### **2.7.3. CONDUCIR UN VEHÍCULO A VELOCIDAD SUPERIOR A LA MÁXIMA PERMITIDA**

Esta figura contravencional es de difícil demostración probatoria, considerando que al momento en que ocurre el siniestro no es posible determinar la velocidad a que se conducía, y teniendo en cuenta que la orden de comparendo debe ser impuesta en circunstancias de modo, tiempo y lugar, sin embargo, con la recolección de datos, como huellas, distancias de frenada, tiempos, es posible obtener la velocidad a que se conducía, situación que aunque contravencionalmente no implique consecuencias, si adquiere mucha relevancia en las ponencias que por responsabilidades civiles y penales se aleguen.

La velocidad permitida según el artículo 106 y 107 de la ley 769 de 2002, es de 60 km/h y 80 km/h en las vías urbanas y rurales respectivamente, sin embargo, la autoridad de tránsito puede establecer niveles de velocidad diferentes según las condiciones de las vías; esta disposición, ha sido de poca acogida por el organismo de tránsito local, escasamente se observan límites a la velocidad en las diferentes vías de la ciudad.

### **2.7.4. CONDUCIR REALIZANDO MANIOBRAS ALTAMENTE PELIGROSAS E IRRESPONSABLES QUE PONGAN EN PELIGRO A LAS PERSONAS O LAS COSAS**

A pesar de que el Código Nacional de Tránsito, no define cuales son las conductas o maniobras peligrosas, es importante traer a colación lo expresado por la Corte Constitucional respecto a esta tipificación cuando se refiere a que se tratan de conceptos jurídicos indeterminados <sup>15</sup>, lo cual no desconoce los principios de igualdad y de legalidad, siempre que dichos conceptos puedan determinarse de forma razonable, esto es, que sea posible concretar su alcance, en virtud de remisiones normativas o de criterios técnicos, lógicos, empíricos, o de otra índole, que permitan prever, con suficiente precisión, el alcance de los comportamientos prohibidos y sancionados y que por el contrario si tales conceptos son a tal punto abiertos, que no pueden ser concretados en forma razonable, entonces dichos conceptos desconocen el principio de legalidad, pues la definición del comportamiento prohibido queda abandonada a la discrecionalidad de las autoridades administrativas, que valoran y sancionan libremente la conducta sin referentes normativos precisos.

---

<sup>15</sup> Sentencia Corte Constitucional, Magistrado ponente Eduardo Montealegre Lynett, Expediente C-530 de 2003.

### **2.7.5. TRANSITAR EN SENTIDO CONTRARIO AL ESTIPULADO PARA LA VÍA, CALZADA O CARRIL**

Comúnmente conocida esta infracción como transitar en contravía, su comisión se produce generalmente por imprudencia, el afán de llegar antes al destino, o de cortar camino con la seguridad de que en la vía no hay autoridad de tránsito, la ubicación de cómo quedan los vehículos luego de la colisión indican la responsabilidad del conductor imprudente, por lo tanto es posible levantar la orden de comparendo en contra del infractor anexando para el caso copia del informe de tránsito.

Sin embargo, en la ciudad existen muchas vías que carecen de la ubicación o expresión del sentido vial, razón por la cual los conductores caen en el error de haber tomado la vía en el sentido correcto, pero que al llegar a una intersección se encuentran que el sentido era contrario, razón que evidencia una causal de falla en el servicio de tránsito imputable al organismo de tránsito.

Las obras civiles y de infraestructura, las manifestaciones, los eventos políticos, administrativos, deportivos, culturales y religiosos suelen ser causas frecuentes que llevan a adoptar de hecho la necesidad de transitar en contravía, sin tener en cuenta que la autoridad de tránsito previamente debe realizar un estudio técnico de tales circunstancias para permitir o no temporalmente el tránsito en sentido contrario, estableciendo mediante acto administrativo los motivos que llevan a tal determinación y tomado las medidas preventivas y de señalización correspondiente, caso contrario, se estaría frente a circunstancias que indicarían una posible responsabilidad estatal por omisión de sus funciones.

### **2.7.6. GUIAR UN VEHÍCULO SIN HABER OBTENIDO LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN CORRESPONDIENTE.**

La licencia de conducción es el documento público que habilita a su titular para manejar vehículos automotores de acuerdo con las categorías que para cada modalidad se establezcan, así la define el artículo 18 de la ley 769 de 2002. En tal sentido, ninguna persona puede conducir un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción en los términos que reglamenta el Ministerio de Transporte, por lo tanto existe responsabilidad patrimonial para el conductor que incurra en este tipo de infracción, considerando que no estaba autorizado para maniobrar ningún tipo de vehículo, caso en el cual la responsabilidad es exclusiva del agente activo, salvando de esta situación al Estado.

Existen cuatro (4) modalidades de contravenciones por este tipo de infracción, así:  
(i) Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción, circunstancia

diferente al caso planteado, esta situación se aplica a quienes habiendo obtenido la licencia de conducción por algún motivo no la portan, la sanción pecuniaria es menor; (ii) Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida. Esta figura se aplica a conductores de servicio público cuya vigencia de la licencia de conducción es de tres (3) años, salvo que con el documento vencido se opere vehículos de servicio particular y las licencias de conducción de vehículos de servicio particular vigentes al momento de expedición del decreto 2150 de diciembre de 1995, serán de vigencia indefinida. (iii) Presentar licencia de conducción adulterada o ajena. Equivale a no haber obtenido la licencia de conducción, sin embargo, el Código le señala a esta infracción una sanción intermedia, so pena de las acciones penales a que haya lugar, se considera que es una sanción grave y que debió ser tratada de igual forma a la infracción número 74 aquí tratada por el solo hecho de no haber sido obtenida en debida forma. (iv) Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Ampliamente desarrollada en este numeral.

#### **2.7.7. CONDUCIR UN VEHÍCULO, PARTICULAR O DE SERVICIO PÚBLICO, EXCEDIENDO LA CAPACIDAD AUTORIZADA EN LA LICENCIA DE TRÁNSITO O TARJETA DE OPERACIÓN.**

Los vehículos automotores, al igual que cualquier otro tipo de mecanismo tiene una capacidad limitada, para este caso es obvia la tipificación contravencional, considerando que no es posible recargar de pasajeros o de mercancías a vehículos a los que se les ha establecido un limitante potencial, exceder de la capacidad de carga o de pasajeros, permite que los sistemas de frenado se retracen o en el peor de los casos no respondan, el sistema de dirección se hace mas duro al maniobrar, el sistema de suspensión y amortiguación pierde su funcionalidad, permitiendo que el peso del vehículo y la sobrecarga afecten piezas mecánicas como consecuencia del golpe sufrido en las irregularidades de las vías, la responsabilidad es este tipo de conducta no solo recaerá en el patrimonio particular, sino que el Estado puede verse involucrado por no detectar en los terminales de transporte o en los puestos de control estas irregularidades que no solo afectan el transito, sino que ponen en grave peligro a las personas y a las cosas.



### **2.7.8. NO REALIZAR LA REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA EN EL PLAZO LEGAL ESTABLECIDO O REALIZAR LA REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA EN EL PLAZO LEGAL ESTABLECIDO O CUANDO EL VEHÍCULO NO SE ENCUENTRE EN ADECUADAS CONDICIONES TÉCNICO-MECÁNICAS O DE EMISIÓN DE GASES, AUN CUANDO PORTE LOS CERTIFICADOS CORRESPONDIENTES.**

Hace referencia estricta al estado mecánico del vehículo, es obvio que estas condiciones tienen incidencia directa sobre la accidentalidad y en esto tiene parte de responsabilidad el Estado al permitir que vehículos en condiciones de chatarra sigan circulando por la vías de la ciudad, no solo poniendo en riesgo las vidas de conductores sino la de peatones, además de no guardar esteticidad en una ciudad cuyo parque automotor está en proceso de modernización.

El artículo 28 de la ley 769 de 2002, se refiere a las condiciones técnico mecánicas, de gases y de operación de los vehículos, indica que para que un vehículo pueda transitar por el territorio nacional, debe garantizar como mínimo el perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de gases, demostrar un estado adecuado de llantas, vidrios de seguridad y d espejos.

En la actualidad esta tarea se cumple de manera deficiente, véase como se han expedido normas estableciendo los periodos de revisión técnico-mecánica y de gases, sin embargo por falta de los Centros de Diagnóstico en el país, el calendario ha sido variado en varias oportunidades y esta es la hora en que en esta ciudad recién se están realizando dichas revisiones para vehículos livianos y semipesados.

### **2.8. LAS SEÑALES DE TRÁNSITO, A LAS QUE POCO INTERÉS LE HA PUESTO LA ADMINISTRACIÓN DE TRÁNSITO.**

Consultada la Subdirección Operativa del Departamento Administrativo de Tránsito, se tiene que aunque cuenta con personal no calificado contratado para ejecutar las labores de señalización y demarcación vial en la ciudad, esta actividad se lleva a cabo de manera empírica, acudiendo para el caso al manual de señalización vial expedido por el Ministerio de Transporte, el cual define las características de cada tipo señalético, sin embargo, no existen estudios técnicos previos para establecer la ubicación y demarcación de cada señal de tránsito, es por eso que se observan señales ubicadas detrás de postes, de árboles u obstáculos que impiden una visión clara e inequívoca de la orden que se pretende impartir, así mismo se observa que existen contradicciones entre una señal y otra, dejando al conductor en plena incertidumbre cual orden es la que se debe acatar.

La obligación de colocar señales de tránsito está contenida en el capítulo XII del título III de la ley 769 de 2002, pero aunque es una reglamentación incompleta donde se deja ver la vaguedad legislativa en esta materia, si es importante considerar que se debe acudir a las normas de derecho internacional para llenar los vacíos legales, es así que en la Convención las Naciones Unidas, llevada a cabo en Ginebra del 19 de septiembre de 1949, sobre transporte, adoptó en lo referente a la señalización vial criterios que posteriormente fueron acogidos por la ley 769 de 2002.

No obstante existir las disposiciones normativas para dar aplicación a programas masivos de señalización vial en todas los perímetros urbanos, inclusive en las vías privadas abiertas al público, no ha sido motivo de interés administrativo llevar a cabo este tipo de programación pedagógica e ilustrativa. Basta preguntar en la sección operativa sobre la existencia de un inventario de señales de tránsito en la ciudad de Pasto y con seguridad la respuesta será negativa, salvo la información incompleta sobre la cantidad de semáforos instalados en la ciudad.

Pero las señales de tránsito, que de manera deficiente se observan a lo largo y ancho de la urbe, son las que mayor interés debería prestar el organismo de tránsito municipal, no solo por cuanto su omisión responsabiliza a la administración pública en caso de accidentes, sino porque a través de dichas señales se recuerda a los usuarios la obligación de atender las prescripciones contenidas en las normas legales y reglamentarias expedidas para regular el complejo fenómeno de la circulación.

Tal como se ha dicho, que el problema de la unificación, lo mismo que el de la eficacia normativa es esencialmente problema de publicidad, y esta, en materia de tránsito, puede encontrar su solución o parte de ella en un sistema adecuado de señales, no hay duda que es indispensable no ahorrar esfuerzos ni dinero para cubrir por entero esta necesidad, sin la cual no puede haber seguridad ni fluidez en el tráfico, cada día mas intenso y problemático <sup>16</sup>.

Entre las señales de tránsito que pueden tener incidencia en la manifestación de un accidente de tránsito y que han sido de poca atención administrativa se puede decir que las mas ausentes son:

- **Flechas indicadoras de sentidos viales, único y doble:** Permiten informar al conductor o usuario de las vías, el sentido a seguir, se ubican en el ángulo de la vía o se demarcan directamente en el piso de la vía, previo estudio técnico para su localización.

---

<sup>16</sup> OLANO VALDERRAMA Carlos Alberto, Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación, Bogotá D. C: Librería ediciones del profesional, 2006. Pag. 384

- **Señales verticales de PARE:** Estas se ubican por regla general al lado derecho de la vía, a menos que estudios de planimetría indiquen otra cosa. Previamente, se debe reglamentar el sentido de la vía con el fin de determinar la prelación o no de la misma.
- **Prohibición de subir o bajar pasajeros:** Es una de las señales mas ausentes en la ciudad, indica la permisión del ascenso o descenso de pasajeros en las vías, avenidas, con el fin de evitar accidentes de tránsito y trancones.
- **Prohibido realizar cruces, a la derecha, izquierda o en “U”:** Por lo general su ubicación debe hacer parte en las avenidas o vías con frecuentes intersecciones y donde el flujo vehicular se vea comprometido por la velocidad y la alta densidad de rodantes.
- **Prohibido el sobrepaso para todos los vehículos:** Indica la prohibición de efectuar maniobras de adelantamiento aunque esta se pueda llevar a efecto dentro del mismo carril, sin traspasar la línea continua de este.

### 3. EL PROCESO CONTRAVENCIONAL DE TRÁNSITO

Como en toda área del derecho, las contravenciones por faltas a las reglas de tránsito deben ser objeto de un procedimiento con el fin de establecer la responsabilidad contravencional del conductor, de tal manera que permita ser escuchado y garantizado el derecho de defensa y contradicción.

En tal sentido, se ha establecido en el artículo 135 y 136 de la ley 769 de 2002, el procedimiento a seguir en caso de la comisión de una infracción de tránsito y donde según el artículo 162 de la ley 769 de 2002 permite que por compatibilidad y analogía, las normas contenidas en el Código Contencioso Administrativo, Código Penal, Código de Procedimiento Penal y Código de Procedimiento Civil, serán aplicables a las situaciones no reguladas en la ley de tránsito, en cuanto no fueren incompatibles y no hubiere norma prevista para el caso en análisis.

Lo anterior, considerando que el procedimiento administrativo a seguir por una contravención de tránsito, solo establece como etapa procesal la realización de audiencia pública de descargos y para lo cual es importante remitirse a las formalidades plenas de dicha diligencia en otros procesos.

La actuación contravencional se inicia de la siguiente manera:

- Imposición de la orden de comparendo, por parte de la autoridad de tránsito, agente de tránsito o policía de carreteras.
- Términos para presentar descargos o solicitar audiencia de descargos, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la ocurrencia de los hechos, en el evento de existir sanción se impondrá el 100% del valor de la multa establecida para el tipo contravencional. Los descargos o la petición de audiencia se puede solicitar también a partir del cuarto (4) día hábil siguiente a la ocurrencia de los hechos y hasta antes del día diez (10), pero en este caso, en el evento de imponer sanción, esta será aumentada hasta por el doble del valor indicado para esa falta.
- La audiencia de descargos debe llevarse a cabo dentro del término establecido en el artículo 161 de la ley 769 de 2002, o sea seis (6) meses, caso contrario se producirá la caducidad de la acción.
- En audiencia de descargos, se debe respetar el debido proceso, derecho de defensa, presunción de inocencia, de tal manera que se adopten herramientas técnicas de comunicación y representación de hechos sucedidos en el tránsito, que se constituyan en medios probatorios, para

que en audiencia pública, la autoridad de tránsito sancione o absuelva al inculpado bajo claros principios de oportunidad, transparencia y equidad.

- En audiencia, se dicta la decisión de fondo, se notifica en estrados y se hace saber acerca de los recursos que pueden correr, así: En única instancia para asuntos cuyas cuantías sean inferiores a veinte (20) salarios mínimos diarios legales vigentes y en apelación para aquellos que superen esta cuantía o que la sanción imponga la suspensión o cancelación de la licencia de conducción.
- La decisión policiva no es objeto de control contencioso administrativo, según lo dispone el inciso 3 del artículo 82 del Código Contencioso Administrativo, sin embargo si es susceptible de revisión por vía de revocatoria directa o en su defecto, según el caso por vía de tutela.
- El acto policivo goza de facultad ejecutiva, lo que permite ser obligado su cumplimiento por jurisdicción coactiva.

#### **4. CONCLUSIONES**

La falta de una cultura ciudadana que implique el respeto de las normas y señales de tránsito, es una causa principal por la cual los conductores asumen desde que se pone en marcha un vehículo, una posición defensiva respecto de los otros, sin tener en cuenta que ante todo está la seguridad propia.

Las actitudes asumidas por el conductor hacen pensar, en principio que sobre el bienestar de los demás, primero está el suyo y que debe garantizar en su orden un viaje rápido, cómodo y seguro, luego está el bienestar de los demás quienes deben ceder ante el conductor.

La acción negativa de dejar a un lado el altruismo, es la que permite que los conductores asuman por su cuenta y riesgo las consecuencias que se deriven de los actos contravencionales, sin embargo, detrás de este tipo de actitudes puede verse comprometida la administración pública a quien le compete adelantar programas de seguridad vial.

La negligencia operativa y administrativa del organismo de tránsito local en esta ciudad respecto de una inadecuada señalización y ordenamiento vial, da lugar a la posibilidad de acudir a la jurisdicción contenciosa administrativa, en procura de que se repare el derecho por el daño causado con ocasión de la ocurrencia de accidente de tránsito.

## GLOSARIO

**ACCIDENTE DE TRÁNSITO:** Suceso eventual que origina un siniestro con consecuencias dañosas en el orden material o personal atribuible a una conducción descuidada o negligente.

**ESTADO:** Es la organización de una comunidad en un determinado territorio, mediante un orden jurídico servido por un cuerpo de servidores públicos, definido y garantizado por un poder jurídico, autónomo y centralizado que tiende a realizar el bien común en el ámbito de esa comunidad.

**INDEMNIZACIÓN:** Reparación material que se hace de un daño causado, por parte del autor de un siniestro o accidente.

**INFRACCIÓN O CONTRAVENCIÓN DE TRÁNSITO:** Trasgresión o violación de una norma, orden, o señal tipificada como falta en el Código Nacional de Tránsito

**PERJUICIO:** Daño material o moral, que se predica respecto de las cosas o las personas respectivamente, ocasionado por un agente particular o estatal cuya acción u omisión desacredita el valor jurídico de las personas o cosas.

**RESPONSABILIDAD:** Es la obligación de responder indemnizatoriamente de los actos positivos o negativos, entendidos como perjuicio que un individuo deja acaecer sobre otros, sean personas o cosas.

**RESPONSABILIDAD CIVIL:** Es la obligación de resarcir o indemnizar materialmente los perjuicios causados a personas o cosas, independiente de otro tipo de responsabilidad como la penal.

**RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL:** Aquella obligación derivada de una conducta no atribuida a una relación jurídica convenida entre el autor del daño y el perjudicado, estando obligado el victimario a indemnizar al sujeto pasivo de la conducta.

**TRÁNSITO:** Acción de movilización de personas, animales y vehículos por vías públicas o privadas, de un lugar a otro.

## BIBLIOGRAFÍA

FIGUEROA SÁNCHEZ, Samuel. Código Nacional de Transito Terrestre, Tercera Edición Actualizada, Bogota D.C: Ediciones doctrina y Ley Ltda., 2006. 1167 p.p

OLANO VALDERRAMA, Carlos Alberto. Tratado Técnico - Jurídico sobre Accidentes de Circulación y Materias afines, Octava Edición, Bogota D.C: Librería Ediciones del Profesional Ltda., 2006. 816 p.p

MORALES ORTIZ, José Jairo. Responsabilidad Contractual Extracontractual en Accidentes de Tránsito, primera Edición, Bogotá D.C: Ediciones Jurídicas Radar. 2006. 325 p.p

PEREZ VILLA Jorge, Constitución Política de Colombia comentada. Santa Fé de Bogotá,. Grupo Editorial Leyer, 1998. 1734 p.p

CONTRERAS RESTREPO, Gustavo, Código Civil Colombiano comentado. Santa Fé de Bogotá. Grupo Editorial Leyer, 2000. 1664 p.p

GARCIA Pelayo y Gross Ramón, Larousse nuevo diccionario enciclopédico ilustrado. Santa Fé de Bogotá: Editorial printer colombiana Ltda. 1986. 970 p.p

C.P. Antonio José de Irisarri Restrepo, expediente No. 4484, actor: Rosa Helena Franco de Bernal.

Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 10 de agosto de 2000, expediente 13.816.

Juzgado sexto Administrativo del Circuito de Pasto, expediente 006 2004 01631 00 del 26 de febrero de 2007



# **ANEXOS**

## ANEXO A Registro fotográfico



GRUPO CÍVICO DE TRANSITO



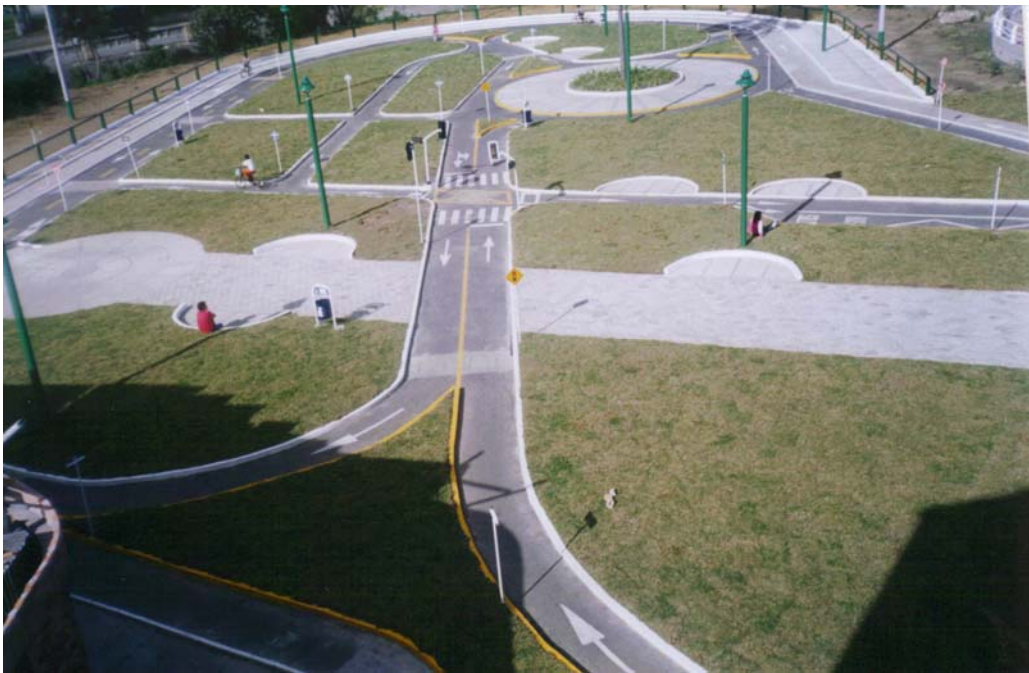


PATRULLAS ESCOLARES





PATRULLAS ESCOLARES



PARQUE DIDACTICO TOLEDO



PISTA MOVIL DIDÁCTICA





PISTA MOVIL DIDACTICA





DEMARCACION VIAL HORIZONTAL





PROHIBIDO DETENERSE Y ESTACIONAR  
(carrera 22 entre calles 20 y 21)



PROHIBIDO ESTACIONAR  
(carrera 25 entre calles 19 y 20)





INVASIÓN AL ESPACIO PÚBLICO – ANDENES  
(Carrera 29 entre calles 20 y 21)



INVASIÓN AL ESPACIO PÚBLICO  
(carrera 29 entre calles 20 y 21)



ESTACIONADO SOBRE ANDEN, artículo 76 ley 769 de 2002  
(Avenida de las Américas)



ESTACIONADO SOBRE ANDEN, artículo 76 ley 769 de 2002  
(Calle 14 entre carreras 19 y 20)



NO USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD



NO USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD



NO USO DEL CASCO POR EL PARRILLERO Y PASO DE SEMAFORO EN ROJO



PASO DE SEMÁFORO EN ROJO, motociclista



PASO DE SEMÁFORO EN AMARILLO



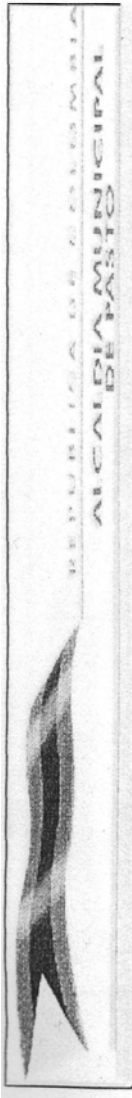
PASO DE SEMÁFORO EN ROJO

**ANEXO B. Comparendos por meses 2003-2007**

ALCALDÍA MUNICIPAL DE PASTO  
 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO  
 SUBDIRECCION OPERATIVA  
 COMPARENDOS POR MESES 2003-2007

MES	2003	2004	2005	2006	2007
<b>ENERO</b>	1463	979	878	1338	774
<b>FEBRERO</b>	2033	1226	1550	1638	967
<b>MARZO</b>	2047	1779	1343	1662	1501
<b>ABRIL</b>	1546	1079	1507	2050	1740
<b>MAYO</b>	2187	1761	1553	1703	1731
<b>JUNIO</b>	1761	1815	2184	1095	1173
<b>JULIO</b>	1787	2057	1843	1003	1135
<b>AGOSTO</b>	1550	2244	1896	1731	1471
<b>SEPTIEMBRE</b>	2030	2619	2478	1327	1203
<b>OCTUBRE</b>	1195	2220	1854	1351	
<b>NOVIEMBRE</b>	1767	1677	1625	1042	
<b>DICIEMBRE</b>	1243	1778	1822	1238	
<b>TOTAL</b>	20609	21234	20533	17178	11695

## ANEXO C. Comparativo de heridos periodos 2003 a 2007

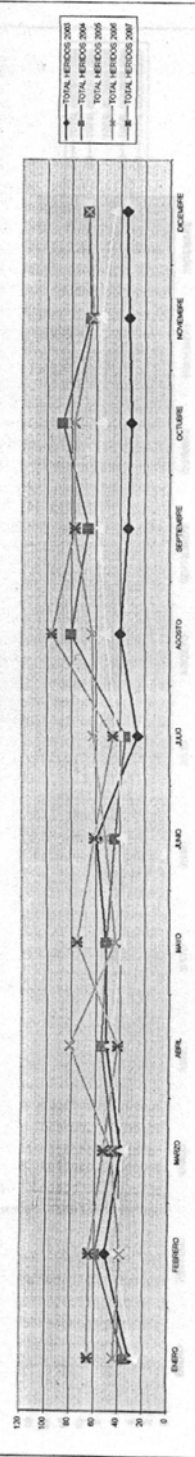


SUBDIRECCION OPERATIVA

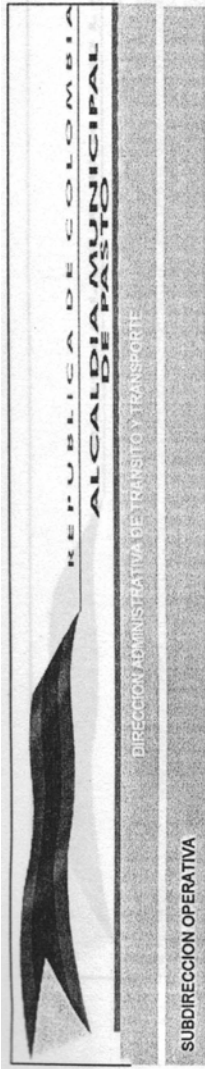
### COMPARATIVO DE HERIDOS PERIODOS 2003 A 2007

MES	TOTAL HERIDOS 2003	TOTAL HERIDOS 2004	TOTAL HERIDOS 2005	TOTAL HERIDOS 2006	TOTAL HERIDOS 2007
ENERO	31	35	27	44	65
FEBRERO	51	59	42	39	64
MARZO	39	45	37	47	53
ABRIL	51	55	48	81	42
MAYO	52	51	39	44	75
JUNIO	59	44	38	52	61
JULIO	26	36	42	62	46
AGOSTO	40	80	52	63	96
SEPTIEMBRE	34	66	57	78	77
OCTUBRE	31	87	56	77	
NOVIEMBRE	33	64	56	62	
DICIEMBRE	35	66	45	66	
<b>TOTAL</b>	<b>482</b>	<b>688</b>	<b>539</b>	<b>715</b>	<b>579</b>

**MORBILIDAD 2003-2007**



ANEXO D. Comparativo de occisos periodos 2003 a 2007

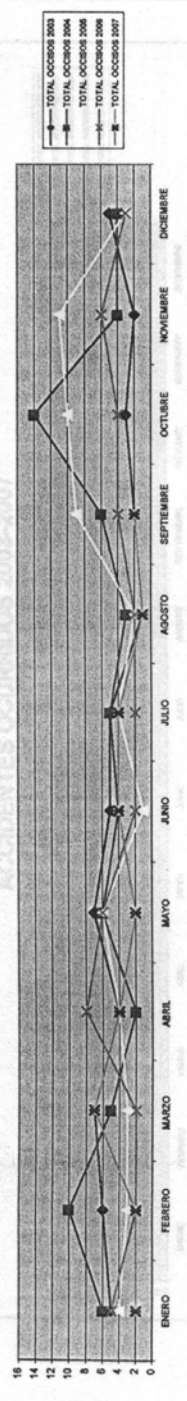


SUBDIRECCION OPERATIVA

COMPARATIVO DE OCCISOS PERIODOS 2003 A 2007

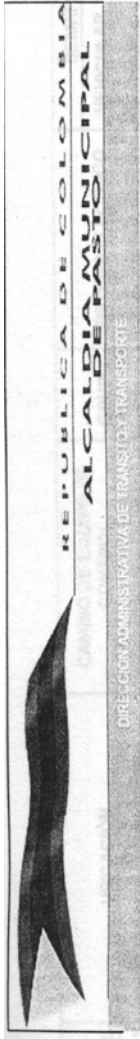
MES	TOTAL OCCISOS 2003	TOTAL OCCISOS 2004	TOTAL OCCISOS 2005	TOTAL OCCISOS 2006	TOTAL OCCISOS 2007
ENERO	5	6	4	5	2
FEBRERO	6	10	3	2	2
MARZO	7	5	3	2	7
ABRIL	4	2	4	8	4
MAYO	7	6	6	6	2
JUNIO	5	4	1	2	4
JULIO	5	5	4	2	4
AGOSTO	1	3	2	2	1
SEPTIEMBRE	2	6	9	4	2
OCTUBRE	3	14	10	4	
NOVIEMBRE	2	4	11	6	
DICIEMBRE	5	4	3	3	
TOTAL	52	69	60	46	28

MORTALIDAD 2003-2007





ANEXO E. Comparativo de accidentes periodos 2003 a 2007



REPUBLICA DE COLOMBIA  
**ALCALDIA MUNICIPAL**  
**PASTO**

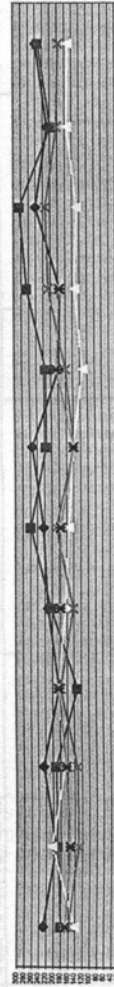
DIRECCION ADMINISTRATIVA DE TRANSPORTES Y TRANSPORTE

SUBDIRECCION OPERATIVA

COMPARATIVO DE ACCIDENTES PERIODOS 2003 A 2007

MES	TOTAL ACCIDENTES 2003	TOTAL ACCIDENTES 2004	TOTAL ACCIDENTES 2005	TOTAL ACCIDENTES 2006	TOTAL ACCIDENTES 2007
ENERO	229	180	142	159	168
FEBRERO	193	188	203	131	154
MARZO	226	192	166	133	164
ABRIL	182	131	185	178	183
MAYO	212	204	183	143	177
JUNIO	224	258	154	189	176
JULIO	254	216	140	139	140
AGOSTO	178	214	112	161	186
SEPTIEMBRE	175	266	133	207	176
OCTUBRE	240	284	127	214	
NOVIEMBRE	208	199	154	183	
DICIEMBRE	239	232	150	177	
TOTAL	2560	2564	1829	2014	1524

ACCIDENTES OCURRIDOS 2003-2007



● TOTAL ACCIDENTES 2003  
 ■ TOTAL ACCIDENTES 2004  
 ▲ TOTAL ACCIDENTES 2005  
 ◆ TOTAL ACCIDENTES 2006  
 \* TOTAL ACCIDENTES 2007

## ANEXO F. Inventario de semáforos

No. INTERS.	UBICACIÓN	CAMBIO DE EQUIPO DE CONTROL	GRUPO	SISTEMA ELÉCTRICO	SEMAFOROS	
					VEHICULAR	PEATONAL
1	Calle 21 con cra.7 Parque Bolívar	Equipo de control de tráfico	4	Cambio Sistema Eléctrico	Mal estado	No existe
2	Calle 21 con cra.9 Parque Bolívar	Equipo de control de tráfico	4	Cambio Sistema Eléctrico	Buen estado	No existe
3	Calle 18 A con cra.9 Parque Bolívar	Equipo de control de tráfico	4	Cambio Sistema Eléctrico	Mal estado	No existe
4	calle 22 con carrera 9	Equipo de control de tráfico	4	Cambio Sistema Eléctrico	No existe	No existe
5	Calle 16 con carrera 11B, Las Lunas	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Buen estado	No existe
6	Calle 16 con carrera 9 Potrerillo	Equipo de control de tráfico	4	Cambio Sistema Eléctrico	Buen estado	No existe
7	Carrera 14 con calle 17	Equipo de control de tráfico	3	Cambio Sistema Eléctrico	Buen estado	No existe
8	Carrera 14 con calle 18	Equipo de control de tráfico	3	Cambio Sistema Eléctrico	Buen estado	No existe
9	Carrera 14 con calle 19	Equipo de control de tráfico	4	Cambio Sistema Eléctrico	Buen estado	No existe
10	Carrera 16 con calle 19	Equipo de control de tráfico	3	Cambio Sistema Eléctrico	Buen estado	No existe
11	Calle 21 con carrera 19	Equipo de control de tráfico	5	Cambio Sistema Eléctrico	Buen estado	No existe
12	Calle 19 con carrera 19	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Buen estado	No existe
13	calle 18 con carrera 19	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Mal estado	No existe
14	Calle 17 con carrera 19	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Mal estado	No existe
15	Calle 18 con carrera 20	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Mal estado	No existe
16	Calle 20 con carrera 22	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Mal estado	No existe
17	Calle 18 con carrera 22	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Mal estado	Mal estado
18	Calle 17 con carrera 22	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Mal estado	No existe
19	Calle 16 con carrera 22	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Mal estado	No existe
20	Calle 19 con carrera 23	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Buen estado	No existe
21	calle 15 con carrera 23	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Buen estado	No existe
22	Calle 16 con carrera 23	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Mal estado	No existe
23	Calle 17 con carrera 23	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Buen estado	No existe
24	Calle 15 con carrera 24	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Mal estado	No existe
25	Calle 16 con carrera 24	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Buen estado	No existe
26	Calle 17 con carrera 24	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Mal estado	No existe
27	Calle 17 con carrera 25	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Mal estado	No existe
28	Calle 18 con carrera 25	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Mal estado	Mal estado
29	Calle 19 con carrera 25	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Buen estado	No existe
30	Calle 20 con carrera 25	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Mal estado	No existe
31	Calle 18 con carrera 26	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Mal estado	No existe

32	Calle 22 con carrera 24	Equipo de control de tráfico	4	Cambio Sistema Eléctrico	Buen estado	No existe
33	Calle 20 con carrera 24	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Mal estado	No existe
34	Calle 19 con carrera 27	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Buen estado	No existe
35	Calle 18 con carrera 27	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Mal estado	No existe
36	Calle 17 con carrera 27	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Mal estado	No existe
37	Calle 16 con carrera 27	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Mal estado	No existe
38	Calle 15 con carrera 27	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Buen estado	No existe
39	Calle 14 con carrera 27	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Buen estado	No existe
40	Calle 13 con carrera 27	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Buen estado	No existe
41	Calle 19 con carrera 30	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Buen estado	No existe
42	Calle 19 con carrera 29	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Buen estado	No existe
43	Calle 20 con carrera 29	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Buen estado	No existe
44	Calle 20 con carrera 32	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Buen estado	No existe
45	Calle 18 con carrera 32	Equipo de control de tráfico	4	Cambio Sistema Eléctrico	Mal estado	No existe
46	Calle 16 con carrera 30 A	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Buen estado	No existe
47	Calle 16 con carrera 32	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Mal estado	No existe
48	Calle 22B Av. Panamericana	Equipo de control de tráfico	4	Cambio Sistema Eléctrico	Mal estado	No existe
49	Calle 12 con carrera 22	No	3	No	Buen estado	No existe
50	Calle 12 con carrera 19	No	4	No	Buen estado	No existe
51	Calle 14 con Av. Panamericana	No	3	No	Buen estado	No existe
52	Calle 16 con Av. Panamericana	No	4	No	Buen estado	No existe
53	Carrera 26 con Av. Panamericana	No	4	Cambio Sistema Eléctrico	Buen estado	No existe
54	Calle 10 con carrera 26	Equipo de control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Mal estado	No existe
55	Calle 21 B con calle carrera 4	Equipo de control de tráfico	4	No	Buen estado	No existe
56	Carrera 32 con calle 15	Equipo de Control de tráfico	2	No	Buen estado	No existe
57	Avenida Panamericana con calle 11	Equipo de Control de tráfico	3	No	Buen estado	No existe
58	Calle 11 con carrera 32	Equipo de Control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Buen estado	No existe
59	Calle 11 con carrera 30A	Equipo de Control de tráfico	2	Cambio Sistema Eléctrico	Buen estado	No existe

**ANEXO G. Propuestas a semaforizar**

**INTERSECCIONES PROPUESTAS A SEMAFORIZAR POR PARTE DEL ESTUDIO (SETPC)**

No. INTERS.	UBICACIÓN	NUMERO DE FASE
1	CARRERA 27 CON CALLE 20	2
2	CARRERA 26 CON CALLE 20	2
3	CARRERA 26 CON CALLE 19	2
4	CARRERA 26 CON CALLE 17	2
5	CARRERA 24 CON CALLE 19	2
6	CARRERA 23 CON CALLE 18	2
7	CARRERA 9 CON CALLE 17	3
8	CARRERA 20 CON CALLE 30	4
9	CARRERA 32 CON CALLE 19	2
10	CARRERA 32A CON CALLE 18	2
11	CARRERA 23 CON CALLE 20	2

**INTERSECCIONES PROPUESTAS A SEMAFORIZAR POR PARTE DEL DATTM**

1	CARRERA 33 CON AV. PANAMERICANA
2	CALLE 11 CON AV. PANAMERICANA
3	VERGEL CON AVENIDA PANAMERICANA
4	CALLE 11 CON CARRERA 27
5	CARRERA 32 CON CALLE 14
6	CARRERA 31 CON CALLE 14
7	CARRERA 26 CON CALLE 16
8	CARRERA 25 CON CALLE 15
9	CARRERA 25 CON CALLE 16
10	CARRERA 25 CON CALLE 21
11	CARRERA 25 CON CALLE 21
12	CARRERA 24 CON CALLE 8
13	CARRERA 24 CON CALLE 21

1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	

14	CARRERA 21 A CON CALLE 21
15	CARRERA 22 CON CALLE 15
16	CARRERA 20 A CON CALLE 17
17	CARRERA 20 CON CALLE 17
18	CALLE 18 a CON CARRERA 3
19	CALLE 18 A CON CARRERA3E
20	CALLE 21C CON CARRERA 9E
21	CARRERA 4 CON CALLE 3
22	CALLE 12 CON CARRERA 7
23	CARRERA 29 CON CALLE 35
24	CARRERA 29 CON CALLE 33
25	

## ANEXO H. Causas de los accidentes por condición

DPTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE MCPAL DE PASTO

### ESTADÍSTICAS GENERALES

#### CA1. CAUSAS DE LOS ACCIDENTES POR FRECUENCIA

CAUSAS DE LOS ACCIDENTES	CODIGO	DESCRIPCION DE LA CAUSA	TOTAL
DEL CONDUCTOR DE MOTOCICLETA O BICICLETA	93	TRANSITAR DISTANTE DE LA CERA U ORILLA DE LA CALZA	1
	95	TRANSITAR UNO AL LADO DEL OTRO	3
	97	TRANSITAR POR VIAS PROHIBIDAS	2
	98	TRANSITAR ENTRE VEHICULOS	1
<b>TOTAL</b>			<b>7</b>
DEL CONDUCTOR EN GENERAL	101	ADELANTAR EN CURVA O PENDIENTES	3
	102	ADELANTAR POR LA DERECHA	7
	103	ADELANTAR CERRANDO	12
	104	ADELANTAR INVADIENDO CARRIL DE SENTIDO CONTRARIO	13
	107	CAMBIO DE CARRIL SIN INDICACION E INADECUADO	2
	110	rows selected.	4
	112	DESOBEDECER SENALES DE TRANSITO	30
	115	EMBRIAGUEZ O DROGA	32
	116	EXCESO DE VELOCIDAD	2
	119	FRENAR BRUSCAMENTE	18
	121	NO MANTENER DISTANCIA DE SEGURIDAD	30
	122	GIRAR BRUSCAMENTE	10
	132	NO RESPETAR PRELACION	21
	133	REVERSO IMPRUDENTE	12
	142	SEMAFORO EN ROJO	14
	143	PONER EN MARCHA UN VEHICULO SIN PRECAUCIONES	3
	145	ARRANCAR SIN PRECAUCION	3
	146	REALIZAR GIRO EN "	1
	162	DEJAR O RECOGER PASAJEROS EN SITIOS NO DEMARCADOS	4
	154	TRANSITAR CON LAS PUERTAS ABIERTAS	1
	157	OTRA	3
	158	ADELANTAR INVADIENDO CARRIL DEL MISMO SENTIDO EN Z	1
<b>TOTAL</b>			<b>226</b>
DEL PEATON	404	TRANSITAR POR LA CALZADA	1
	409	CRUZAR SIN OBSERVAR	12
	410	CRUZAR EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ	1
	411	OTRAS	1
<b>TOTAL</b>			<b>15</b>
DEL VEHICULO	202	FALLAS EN LOS FRENOS	3
<b>TOTAL</b>			<b>3</b>
SIN ESTABLECER	0	NO REPORTO	17.285
<b>TOTAL</b>			<b>17.285</b>

## ANEXO I. Causas de los accidentes por frecuencia

### DPTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE MCPAL DE PASTO

#### ESTADÍSTICAS GENERALES

#### CA2. CAUSAS DE LOS ACCIDENTES POR FRECUENCIA

CODIGO	DESCRIPCION DE LA CAUSA	TOTAL
0	NO REPORTE	17.285
115	EMBRIAGUEZ O DROGA	32
112	DESOBEDECER SENALES DE TRANSITO	30
121	NO MANTENER DISTANCIA DE SEGURIDAD	30
132	NO RESPETAR PRELACION	21
119	FRENAR BRUSCAMENTE	18
142	SEMAFORO EN ROJO	14
104	ADELANTAR INVADIENDO CARRIL DE SENTIDO CONTRARIO	13
103	ADELANTAR CERRANDO	12
133	REVERSO IMPRUDENTE	12
409	CRUZAR SIN OBSERVAR	12
122	GIRAR BRUSCAMENTE	10
102	ADELANTAR POR LA DERECHA	7
110	rows selected.	4
152	DEJAR O RECOGER PASAJEROS EN SITIOS NO DEMARCADOS	4
95	TRANSITAR UNO AL LADO DEL OTRO	3
101	ADELANTAR EN CURVA O PENDIENTES	3
143	PONER EN MARCHA UN VEHICULO SIN PRECAUCIONES	3
145	ARRANCAR SIN PRECAUCION	3
157	OTRA	3
202	FALLAS EN LOS FRENOS	3
97	TRANSITAR POR VIAS PROHIBIDAS	2
107	CAMBIO DE CARRIL SIN INDICACION E INADECUADO	2
116	EXCESO DE VELOCIDAD	2
93	TRANSITAR DISTANTE DE LA CERA U ORILLA DE LA CALZA	1
98	TRANSITAR ENTRE VEHICULOS	1
146	REALIZAR GIRO EN "	1
154	TRANSITAR CON LAS PUERTAS ABIERTAS	1
158	ADELANTAR INVADIENDO CARRIL DEL MISMO SENTIDO EN Z	1
404	TRANSITAR POR LA CALZADA	1
410	CRUZAR EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ	1
411	OTRAS	1
<b>TOTAL</b>		<b>17.536</b>

DPTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE MCPAL DE PASTO  
 ESTADÍSTICAS GENERALES

CA2. CAUSAS DE LOS ACCIDENTES POR FRECUENCIA

