

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO POR OMISIÓN FRENTE A LA PREVENCIÓN DE
RIESGOS VIALES ADVERTIDOS: LOS LÍMITES DE LA SEÑALIZACIÓN



YENLY DANEYI YATE ROMERO
JULIANA OCAMPO MARÍN



UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS
FACULTAD DE DERECHO
VILLAVICENCIO
2025

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO POR OMISIÓN FRENTE A LA PREVENCIÓN DE
RIESGOS VIALES ADVERTIDOS: LOS LÍMITES DE LA SEÑALIZACIÓN

YENLY DANEYI YATE ROMERO
JULIANA OCAMPO MARÍN

Trabajo de grado presentado como requisito para optar al título de Abogado/a

Asesor

Mg. HERNANDO ACOSTA RODRÍGUEZ
Magíster en derecho contractual Público y Privado

UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS
FACULTAD DE DERECHO
VILLAVICENCIO

2025

Autoridades Académicas

P. Álvaro José ARANGO RESTREPO, O.P.

Rector General

P. Mauricio Antonio CORTÉS GALLEGO, O.P.

Vicerrector Académico General

P. Luis Antonio ALFONSO VARGAS, O.P.

Rector Seccional Villavicencio

P. Adrián Mauricio GARCÍA PEÑARANDA, O.P.

Vicerrector Académico Seccional Villavicencio

Mg. Julieth Andrea SIERRA TOBÓN

Secretaria General Seccional Villavicencio

Mg. Rodrigo CORTES BOTERO

Decano de la Facultad de Derecho

Contenido

	Pág.
Resumen.....	7
Abstract	9
Glosario.....	11
Introducción	14
Marco teórico	16
La responsabilidad del Estado en el derecho colombiano	16
Fundamento constitucional y legal	16
La omisión del Estado como fuente de responsabilidad.....	17
Definición y características de la omisión	17
Jurisprudencia sobre omisión.....	17
El deber de protección del Estado.....	17
La señalización como medida administrativa	18
Señales que cumplen y señales inútiles	18
Señales tapadas por árboles	18
Señales “bonitas” pero seguimos con el riesgo.....	18
La señalización como medida administrativa	19
Señales que cumplen y señales inútiles	19
Señales tapadas por árboles	19
Señales “bonitas” pero seguimos con el riesgo.....	20
Casos reales de inacción disfrazada de prevención	20
Casos reales de inacción disfrazada de prevención	21
Conclusiones	23
Referencias.....	27

Dedicatoria

Dedicamos este trabajo a nuestras familias, por su apoyo constante; a nuestros docentes, por acompañarnos en este proceso académico; y a nuestros compañeros, con quienes compartimos esfuerzos y aprendizajes.

También, lo extendemos a todas las personas que día a día transitan nuestras vías, recordándonos la importancia de la seguridad vial como una responsabilidad compartida.

Agradecimientos

Expresamos nuestro agradecimiento a todas las personas que contribuyeron a la realización de este proyecto. Principalmente, a nuestras familias, por su apoyo incondicional y confianza, fundamentales para culminar este proceso.

Agradecemos a nuestro asesor, quien con su conocimiento y orientación nos guió en el desarrollo de esta investigación, y con sus aportes contribuyó a que esta se hiciera de la mejor manera.

Finalmente, agradecemos a todas las personas que, de manera directa o indirecta, contribuyeron no solo a la culminación de este trabajo, sino también a nuestro proceso de formación como abogadas.

Resumen

Esta monografía aborda la responsabilidad del Estado por omisión en casos de riesgo estructural conocido. A pesar de tener información de que estas situaciones son peligrosas, el Estado solo toma la iniciativa de colocar advertencias o avisos, sin desarrollar una acción preventiva o correctiva. Esta línea de conducta transfiere el riesgo al ciudadano, contraviniendo la obligación del Estado de proteger y prevenir.

La cuestión central es si el Estado puede considerar cumplido su papel de garante simplemente advirtiendo de un riesgo que tiene la posibilidad jurídica y técnica de evitar. Esta pregunta apunta a la reticencia del Estado a actuar, a pesar del riesgo evidente (por ejemplo, en carreteras en mal estado, infraestructuras colapsadas o zonas propensas a accidentes de tráfico), mientras guarda silencio y transfiere la responsabilidad de la seguridad a la censura cívica.

Pero ¿Por qué hablamos de riesgos evidentes? Decimos que es evidente porque el hecho de que sea advertido es porque no parte de un supuesto sino de antecedentes que justifican el mismo riesgo. Entonces si existe una señal en la vía, existe un soporte previo que puede ser un estudio técnico realizado por profesionales que se especializan en la materia que identifique un punto de alta accidentalidad, terrenos inestables o situaciones de riesgo en el pasado. Por ejemplo, la presencia de una señal de curva peligrosa es producto de que en ese tramo se ha demostrado mediante estudios o registros de tránsito que las características de la vía aumentan la probabilidad de accidentes, de igual forma una señal de animales en la vía existe porque por la ubicación o características de la zona se han reportado incidentes con animales. Así que lo evidente se relaciona con la existencia de pruebas estudios o registros que soportan la medida de colocar una señal y que no es una suposición.

El ensayo considera cómo esta falta amenaza la realización de intereses fundamentales del Estado, como la preservación de la vida, el orden público y el bien común. Si bien la señalización puede ser una contramedida complementaria, su dependencia exclusiva expone una omisión material legal, especialmente después de que el Estado ha sido notificado del peligro mediante informes, colisiones o documentos oficiales.

Por lo tanto, se aborda el marco legal (función pública, deber del Estado de acción positiva y la dogmática/jurisdiccional de la responsabilidad por omisión) en esta dirección. Además, se

sugiere la necesidad de que el Estado adopte una perspectiva proactiva en la gestión del riesgo, interviniendo estructuralmente cuando el peligro es claro y ha persistido con el tiempo.

Esta reflexión pretende contribuir enfocándose en los límites de la advertencia institucional. La convicción es que informar a los ciudadanos sobre los riesgos no es suficiente por sí solo. Es obligación del Estado eliminar o aliviar el peligro, especialmente cuando compromete derechos fundamentales como el derecho a la vida y la integridad personal.

Palabras clave: Responsabilidad del Estado, omisión administrativa, deber de protección, prevención del daño, señalización insuficiente, riesgo conocido, intervención estatal, función preventiva, infraestructura peligrosa, derechos fundamentales.

Abstract

This monograph addresses the responsibility of the State for omission in cases of known structural risk. Although it has information that such situations are dangerous, the State often limits its action to posting warnings or notices without implementing preventive or corrective measures. This line of conduct constitutes a transfer of risk to the citizen, which contravenes the State's obligation to protect and prevent.

The central issue contemplated in this type of situation is whether the State can consider its role as guarantor fulfilled merely by warning of a risk that it has the legal and technical capacity to prevent. The question highlights the State's liberalized reluctance, despite its proper knowledge of latent risks (for example, deteriorated roads, collapsed infrastructures, areas prone to traffic accidents), while remaining silent and shifting the task of ensuring safety to civic self-censorship.

But why do we talk about evident risks? We say they are evident because being identified or warned about does not come from an assumption, but from prior evidence that justifies the risk itself. Thus, if there is a road sign, it exists on the basis of previous support, which may be a technical study carried out by professionals specialized in the field who identify a high-accident point, unstable terrain, or past risk situations. For example, the presence of a "dangerous curve" sign results from studies or traffic records that have shown that the characteristics of that section of the road increase the likelihood of accidents. Similarly, an "animals on the road" sign exists because incidents involving animals have been reported in that area, based on its location or features. Therefore, what is considered evident is linked to the existence of evidence, studies, or records that support the decision to place a sign, and not to a mere assumption.

The essay considers how this failure undermines the realization of fundamental interests of the State, such as the preservation of life, public order, and the common good. Although signage may serve as a complementary countermeasure, exclusive reliance on it exposes a material legal omission, particularly once the State has been notified of the danger through reports, collisions, or official documents.

Accordingly, the discussion addresses the legal framework (public function, the State's duty of positive action, and the dogmatic/jurisdictional perspective of liability for omission) in this direction. It also suggests the need for a "forward-looking" approach by the State toward its role

in risk management, intervening structurally when the danger is evident and has persisted over time.

This reflection seeks to contribute by focusing on the limits of institutional warnings, with the conviction that informing citizens about risks is not sufficient on its own. It is the State's obligation to eliminate or mitigate danger, especially when fundamental rights such as the right to life and personal integrity are at stake.

Keywords: State responsibility, omission, structural risk, duty of prevention, fundamental rights, personal integrity, public function, risk management, citizen safety, liability for omission.

Glosario

Acto administrativo: Manifestación de voluntad del Estado que produce efectos jurídicos (Garrido Falla, s.f.).

Advertencia: Señal o indicación que informa sobre un peligro potencial (Organización Internacional del Trabajo, 2019).

Agente estatal: Funcionario o entidad que actúa en nombre del Estado (Comisión Interamericana de Derechos Humanos, 2013).

Carga del riesgo: Responsabilidad sobre la exposición o consecuencias de un peligro (Corte Constitucional de Colombia, 2012).

Ciudadanía: Conjunto de personas que ejercen derechos y deberes en un Estado (UNESCO, s.f.).

Constitución: Norma jurídica suprema que organiza al Estado y protege derechos fundamentales (Constitución Política de Colombia, 1991).

Daño: Afectación a un bien jurídico, como la vida, integridad o patrimonio (Corte Suprema de Justicia de Colombia, 2018).

Deber de actuación: Obligación del Estado de intervenir ante situaciones que amenazan derechos (Defensoría del Pueblo, 2015).

Deber de protección: Responsabilidad estatal de garantizar la seguridad y los derechos de las personas (Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, 2020).

Derechos fundamentales: Derechos inherentes al ser humano, reconocidos por la Constitución (Naciones Unidas, s.f.).

Desidia administrativa: Falta de acción o interés por parte de la administración pública (Procuraduría General de la Nación, 2017).

Disposición normativa: Regla contenida en una ley o reglamento (Congreso de Colombia, 2020).

Eficacia institucional: Capacidad del Estado de cumplir con sus funciones de manera adecuada (Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, 2019).

Estado: Organización política y jurídica soberana que ejerce poder sobre un territorio (Naciones Unidas, 1945).

Función preventiva: Acción orientada a evitar que ocurran daños o perjuicios (Organización Panamericana de la Salud, 2017).

Garantía: Medio jurídico para proteger un derecho o evitar su vulneración (Corte Constitucional de Colombia, 2011).

Gestión del riesgo: Conjunto de acciones para prevenir o mitigar amenazas (Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres, 2020).

Imputabilidad: Capacidad de atribuir responsabilidad jurídica a un sujeto (Corte Constitucional de Colombia, 2002).

Infraestructura vial: Conjunto de obras destinadas a la circulación de vehículos y personas (Ministerio de Transporte de Colombia, 2020).

Intervención estatal: Acción directa del Estado para corregir o prevenir situaciones (Defensoría del Pueblo, 2018).

Jurisdicción: Autoridad legal para aplicar el derecho y resolver conflictos (Consejo de Estado, 2015).

Legalidad: Principio según el cual toda actuación del Estado debe ajustarse a la ley (Congreso de Colombia, 2020).

Negligencia: Falta de cuidado o diligencia que genera un daño (Corte Suprema de Justicia de Colombia, 2015).

Omisión: Inacción o abstención de hacer algo que se debía realizar (Corte Constitucional de Colombia, 2014).

Peligro estructural: Riesgo derivado del estado físico o funcional de una obra pública (Instituto Nacional de Vías, 2019).

Política pública: Estrategia gubernamental para resolver problemas de interés colectivo (Departamento Nacional de Planeación, 2020).

Prevención: Conjunto de medidas destinadas a evitar la ocurrencia de un daño (Organización Mundial de la Salud, 2019).

Principio de proporcionalidad: Criterio que busca equilibrio entre medios y fines en la acción estatal (Tribunal Constitucional Español, s.f.).

Reparación integral: Compensación total por el daño causado, material y moralmente (Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2016).

Responsabilidad del Estado: Obligación de responder por los daños causados por su actuación u omisión (Consejo de Estado de Colombia, 2014).

Riesgo: Probabilidad de ocurrencia de un evento que cause daño (UNDRR, 2015).

Señalización: Sistema de señales para advertir o guiar en el espacio público (Ministerio de Transporte de Colombia, 2016).

Servicio público: Actividad estatal orientada a satisfacer necesidades colectivas (Corte Constitucional de Colombia, 2003).

Vía pública: Espacio destinado al tránsito de personas y vehículos (Código Nacional de Tránsito, 2002).

Vulnerabilidad: Condición de una persona o grupo expuesto a sufrir daño (UNDRR, 2015).

Introducción

En esta monografía exploramos la responsabilidad del Estado por la omisión frente a riesgos estructurales evidentes. La Constitución Política de Colombia establece en su artículo 90 que el Estado debe responder por daños antijurídicos atribuibles a acciones u omisiones de sus autoridades. Sin embargo, es frecuente que el Estado tenga conocimiento claro de peligros, como infraestructuras colapsadas o vías deterioradas, y se limite a colocar advertencias sin emprender acciones de prevención o corrección. Al adoptar esa postura, no protege, sino que transfiere el riesgo a la población, incumpliendo con su deber constitucional como garante de la vida y la integridad personal (Consejo de Estado, Sección Tercera, 2009).

Este dilema plantea una pregunta fundamental: ¿es suficiente que el Estado cumpla su papel de garante simplemente poniendo señales de riesgo, cuando tiene los medios técnicos y jurídicos para mitigarlos? Este cuestionamiento adquiere mayor peso en situaciones en que las instituciones conocen del peligro, pero optan por el silencio o la inacción.

La jurisprudencia lo manifiesta claramente: el deber estatal no termina en la advertencia; implica una obligación expresa de intervenir con eficacia cuando se trata de salvaguardar bienes esenciales. Además, las advertencias, aunque pueden tener un valor complementario útil, resultan insuficientes cuando son la única medida adoptada. En tales casos, dejan al descubierto una omisión estatal que no solo es formal, sino profundamente material, sobre todo cuando los riesgos han sido documentados mediante informes oficiales o quejas ciudadanas (Consejo de Estado, Sección Tercera, 2009).

Por esta razón, en esta monografía analizamos desde varios ángulos el marco jurídico vigente. Examinamos el deber público de acción positiva, la responsabilidad patrimonial del Estado y las doctrinas que consideran la omisión estatal como materia de indemnización. Desde esta perspectiva, también proponemos otra mirada: el Estado no debe esperar al daño, sino que debe anticiparse a los riesgos estructurales, interviniendo con medidas robustas y sostenidas que cumplan su función de protección real (Corte Constitucional de Colombia, 2023).

Este ejercicio académico se suma a la discusión que trata el hecho de que advertir no equivale a proteger. Informar a la ciudadanía de un peligro resulta inadecuado e insuficiente cuando están en juego derechos tan fundamentales como la vida y la integridad. El Estado tiene la

obligación de eliminar, mitigar o contrarrestar el peligro, en lugar de cargar la responsabilidad en manos de la sociedad civil (Corte Interamericana de Derechos Humanos, 1988).

Marco teórico

La responsabilidad del Estado en el derecho colombiano

Fundamento constitucional y legal

En Colombia, la Constitución Política de 1991 establece en su artículo 90 que el Estado debe responder por los daños que cause, ya sea por actuar indebidamente o por no actuar cuando debía hacerlo. En otras palabras, si el Estado tenía conocimiento de un problema y no tomó medidas, y ese problema resultó en daños, debe ser considerado responsable (Constitución Política de Colombia, 1991).

El artículo 6 de la Constitución Política también deja claro que los servidores públicos no son intocables; si no cumplen con la ley o la Constitución, son responsables. Por lo tanto, cuando un alcalde, gobernador o entidad nacional tiene conocimiento de una vía peligrosa, un puente en mal estado o un cruce con muchos accidentes, y su única acción es colocar un letrero de “precaución”, se puede hablar de una omisión que puede costar vidas (Constitución Política de Colombia, 1991).

Un ejemplo: Pepito pasa todos los días por un hueco enorme en la carretera de su barrio. Ese hueco lleva años ahí y, cada tanto, el Estado cambia la señal que dice “precaución: hueco”. Limpian la señal, la pintan bonita e incluso la reemplazan cuando se daña. Sin embargo, nunca arreglan el hueco. ¿De qué sirve el aviso si el problema sigue?

Esto se relaciona con lo que dice el Consejo de Estado: la señalización puede ayudar, pero si es lo único que hace el Estado, se convierte en una forma de “lavarse las manos” (Consejo de Estado, Sección Tercera, 2017).

La omisión del Estado como fuente de responsabilidad

Definición y características de la omisión

La omisión ocurre cuando alguien no cumple con una obligación. En el caso del Estado, se da cuando tiene los medios, la capacidad y el deber de actuar, pero decide no hacerlo.

Por ejemplo, si Pepito ve que su perro se va a meter en la calle y no lo agarra, está omitiendo su deber de cuidarlo. Lo mismo ocurre con el Estado: si sabe que un puente está a punto de caerse y lo único que hace es poner un aviso que dice “no pase muy rápido”, está siendo omiso. A pesar de conocer el riesgo y tener la capacidad de actuar, decide no hacerlo. Esto se evidencia en Colombia con muchos casos de tránsito: carreteras en mal estado, señales tapadas por árboles e intersecciones peligrosas que nunca se rediseñan.

Jurisprudencia sobre omisión

El Consejo de Estado ha dicho en varias ocasiones que no toda omisión genera responsabilidad, pero sí cuando el Estado tenía un deber claro de actuar (Consejo de Estado de Colombia, 2009). Por ejemplo: si una vía lleva años con accidentes y la entidad de tránsito solo pone avisos de “peligro”, ahí sí hay responsabilidad.

Un caso ilustrativo fue el de una carretera en la que se pusieron señales de advertencia sobre derrumbes, pero nunca se hicieron obras para evitar que las piedras cayeran. Los jueces dijeron: no basta con avisar, hay que arreglar el problema.

El deber de protección del Estado

El Estado tiene como deber principal proteger la vida de las personas, según lo establece la Constitución política de Colombia de 1991 en el art. 2. Esto implica no sólo reaccionar después de los accidentes, sino también prevenirlos. La Corte Constitucional, en su Sentencia T-233 de 2014, determinó que el Estado debe tomar medidas efectivas cuando conoce un riesgo (Constitución Política de Colombia, 1991).

Un ejemplo ilustrativo es el de Pepito, quien conduce de noche por un cruce muy peligroso sin semáforo. El Estado coloca un aviso que dice “conduzca con cuidado”, pero no instala el semáforo. En consecuencia, ocurren accidentes y la excusa es: “Ya pusimos la señal”. Esto no es proteger, sino simplemente advertir.

La señalización como medida administrativa

Señales que cumplen y señales inútiles

La señalización es una medida administrativa importante que sirve para orientar, advertir y prevenir. El Manual de Señalización Vial de Colombia (Ministerio de Transporte, 2023) establece que su objetivo es “informar y proteger al usuario de la vía”. Sin embargo, en la práctica, la señalización a menudo se convierte en la única acción tomada por el Estado.

Por ejemplo, Pepito conduce por una carretera y ve una señal que indica “curva peligrosa”. Esto es útil, pero la curva no solo es peligrosa, sino que también está llena de huecos, no tiene iluminación y está en bajada. En este caso, la señal tiene un impacto limitado.

Señales tapadas por árboles

Otro problema surge cuando el aviso está presente, pero no es visible. En Colombia, es común encontrar señales de tránsito cubiertas por ramas de árboles. Por ejemplo, Pepito podría estar manejando y, justo antes de una curva, encontrarse con una señal de “disminuya la velocidad”. Sin embargo, nunca la vería porque está tapada por hojas. En ese caso, ¿de qué sirve el aviso?

Este tipo de situaciones demuestran que el Estado, en muchas ocasiones, se preocupa más por “cumplir con poner el letrero” que por garantizar que realmente cumpla su función preventiva.

Señales “bonitas” pero seguimos con el riesgo

En muchas vías del país, pareciera que el único cambio real que se hace cada año es el letrero. Lo limpian, lo pintan o lo reemplazan por uno más nuevo y brillante, pero el problema de fondo,

que es el riesgo, sigue estando ahí. Es como si el objetivo fuera que el aviso se viera bonito y no que la situación peligrosa realmente se resolviera.

Un ejemplo muy sencillo: Pepito tiene una gotera en su casa. Cada vez que llueve, el agua se filtra por el techo y moja el piso. En vez de reparar el techo, Pepito decide poner un aviso en la puerta que dice: “Cuidado con el agua”. Con eso siente que ya está protegiendo a los demás, pero el peligro sigue ahí: la gotera no se arregló, y alguien se puede resbalar en cualquier momento. Eso mismo pasa con nuestras vías: se gastan recursos en el letrero, pero no en solucionar el problema que origina el accidente (Ministerio de Transporte, 2020).

La señalización como medida administrativa

Señales que cumplen y señales inútiles

La señalización es una medida administrativa importante que sirve para orientar, advertir y prevenir. El Manual de Señalización Vial de Colombia (Ministerio de Transporte, 2023) establece que su objetivo es “informar y proteger al usuario de la vía”. Sin embargo, en la práctica, la señalización a menudo se convierte en la única acción tomada por el Estado.

Por ejemplo, Pepito conduce por una carretera y ve una señal que indica “curva peligrosa”. Esto es útil, pero la curva no solo es peligrosa, sino que también está llena de huecos, no tiene iluminación y está en bajada. En este caso, la señal tiene un impacto limitado.

Señales tapadas por árboles

Otro problema surge cuando el aviso está presente, pero no es visible. En Colombia, es común encontrar señales de tránsito cubiertas por ramas de árboles. Por ejemplo, Pepito podría estar manejando y, justo antes de una curva, encontrarse con una señal de “disminuya la velocidad”. Sin embargo, nunca la vería porque está tapada por hojas. En ese caso, ¿de qué sirve el aviso?

Este tipo de situaciones demuestran que el Estado, en muchas ocasiones, se preocupa más por “cumplir con poner el letrero” que por garantizar que realmente cumpla su función preventiva.

Señales “bonitas” pero seguimos con el riesgo

En muchas vías del país, pareciera que el único cambio real que se hace cada año es el letrero. Lo limpian, lo pintan o lo reemplazan por uno más nuevo y brillante, pero el problema de fondo, que es el riesgo, sigue estando ahí. Es como si el objetivo fuera que el aviso se viera bonito y no que la situación peligrosa realmente se resolviera.

Un ejemplo muy sencillo: Pepito tiene una gotera en su casa. Cada vez que llueve, el agua se filtra por el techo y moja el piso. En vez de reparar el techo, Pepito decide poner un aviso en la puerta que dice: “Cuidado con el agua”. Con eso siente que ya está protegiendo a los demás, pero el peligro sigue ahí: la gotera no se arregló, y alguien se puede resbalar en cualquier momento. Eso mismo pasa con nuestras vías: se gastan recursos en el letrero, pero no en solucionar el problema que origina el accidente (Ministerio de Transporte, 2020).

Casos reales de inacción disfrazada de prevención

En Colombia, existen numerosos ejemplos en los que el Estado se limita a poner avisos, limpiar señales o instalar cámaras de velocidad, pero no resuelve los problemas de fondo. El resultado es que las personas siguen muriendo en las vías.

Un caso reciente en Bogotá ilustra este problema. La concejal Cristina Calderón Restrepo advirtió que la seguridad vial no puede reducirse a controlar la velocidad con letreros y cámaras, mientras la infraestructura y la señalización siguen siendo deficientes. Según cifras oficiales, en 2024 murieron 565 personas en accidentes de tránsito en la capital, y solo en los tres primeros meses de 2025 ya se habían registrado 95 muertes. Lo más grave es que el 89% de las víctimas fueron peatones, ciclistas y motociclistas, los actores viales más vulnerables (Concejo de Bogotá, 2025).

La concejal fue clara: reducir la velocidad con avisos no es suficiente si no se mejoran los cruces peligrosos, si no se ajusta el tamaño de los carriles, si no se reparan los semáforos y si las señales siguen tapadas por árboles o mal ubicadas. Es decir, el Estado se enfoca en que el aviso esté visible y limpio, pero no elimina el riesgo real. Es como si Pepito tuviera una escalera rota en su casa y, en lugar de repararla, solo pusiera un letrero que diga: “Cuidado: escalera peligrosa”. El riesgo sigue ahí, y lo más probable es que alguien se caiga.

Este ejemplo muestra que la lógica de poner señales sin resolver la causa es una forma de “omisión disfrazada de prevención”. Pareciera que el foco de las entidades de tránsito no es reducir los accidentes, sino demostrar que “cumplieron” instalando avisos. Como explicó la concejal, la ciudad necesita rediseñar intersecciones peligrosas, ajustar carriles, mejorar la señalización y adoptar estándares internacionales de seguridad vial. De lo contrario, seguirán aumentando las muertes y la responsabilidad del Estado por no tomar acciones efectivas será cada vez más evidente.

Casos reales de inacción disfrazada de prevención

En Colombia, existen numerosos ejemplos en los que el Estado se limita a poner avisos, limpiar señales o instalar cámaras de velocidad, pero no resuelve los problemas de fondo. El resultado es que las personas siguen muriendo en las vías.

Un caso reciente en Bogotá ilustra este problema. La concejal Cristina Calderón Restrepo advirtió que la seguridad vial no puede reducirse a controlar la velocidad con letreros y cámaras, mientras la infraestructura y la señalización siguen siendo deficientes. Según cifras oficiales, en 2024 murieron 565 personas en accidentes de tránsito en la capital, y solo en los tres primeros meses de 2025 ya se habían registrado 95 muertes. Lo más grave es que el 89% de las víctimas fueron peatones, ciclistas y motociclistas, los actores viales más vulnerables (Concejo de Bogotá, 2025).

La concejal fue clara: reducir la velocidad con avisos no es suficiente si no se mejoran los cruces peligrosos, si no se ajusta el tamaño de los carriles, si no se reparan los semáforos y si las señales siguen tapadas por árboles o mal ubicadas. Es decir, el Estado se enfoca en que el aviso esté visible y limpio, pero no elimina el riesgo real. Es como si Pepito tuviera una escalera rota en su casa y, en lugar de repararla, solo pusiera un letrero que diga: “Cuidado: escalera peligrosa”. El riesgo sigue ahí, y lo más probable es que alguien se caiga.

Este ejemplo muestra que la lógica de poner señales sin resolver la causa es una forma de “omisión disfrazada de prevención”. Pareciera que el foco de las entidades de tránsito no es reducir los accidentes, sino demostrar que “cumplieron” instalando avisos. Como explicó la concejal, la ciudad necesita rediseñar intersecciones peligrosas, ajustar carriles, mejorar la señalización y adoptar estándares internacionales de seguridad vial. De lo contrario, seguirán aumentando las

muertes y la responsabilidad del Estado por no tomar acciones efectivas será cada vez más evidente.

En resumen, la seguridad vial no puede limitarse a colocar un letrero amarillo con un símbolo de precaución. Si bien esto puede ayudar, no elimina el riesgo. Lo que realmente protege es eliminar el riesgo: arreglar la vía, mantener la infraestructura y garantizar que las señales estén en buen estado y en el lugar adecuado. De lo contrario, el Estado no está cumpliendo con su deber constitucional de proteger la vida y la integridad de las personas, y la señalización termina siendo una falsa sensación de seguridad.

Por otro lado, un caso más y muy conocido de igual forma es la vía Bogotá-Villavicencio, que, por ejemplo, durante años se han colocado avisos de “zona de derrumbes” o “peligro de caída de rocas”, pero los derrumbes siguen ocurriendo porque no se han realizado suficientes obras de mitigación (Semana, 2019).

Y para cerrar, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2021) también demostró que, en varias ciudades, donde hay intersecciones con altos índices de accidentes, la única medida tomada es colocar avisos de “precaución”, sin rediseñar la vía ni instalar semáforos. En fin, sin eliminar en sí el riesgo.

Conclusiones

Al finalizar este trabajo, es imposible no reconocer que el tema de la señalización vial en Colombia trasciende lo meramente técnico. Si bien la presencia de señales en las vías cumple con un estándar básico de organización y advertencia, el Estado, en muchos casos, parece limitarse a cumplir de manera formal con su colocación, sin garantizar que detrás de la señal exista una verdadera política pública de prevención y seguridad. En otras palabras, el señalamiento no debe ser una excusa para lavarse las manos de sus responsabilidades, sino parte de un engranaje que permita proteger la vida, la movilidad y los derechos de todos los ciudadanos.

Entonces, cabe recordar que la Constitución Política de 1991 tiene en su artículo 2º que las autoridades están para garantizar la efectividad de los derechos y deberes de los ciudadanos. La seguridad vial no puede considerarse fuera de este tema o de dejar responsabilidad solo en manos del conductor o del peatón; se trata del derecho fundamental a la vida (Constitución Política de Colombia, 1991, art. 11) y del principio de dignidad humana (Constitución Política de Colombia, 1991 art. 1). Cuando una señal advierte un riesgo, pero el Estado no adopta medidas materiales para eliminarlo, por ejemplo, reparar la vía, mejorar la iluminación o rediseñar la infraestructura, lo que ocurre en realidad es una vulneración indirecta de estos derechos fundamentales (Constitución Política de Colombia, 1991).

En el Código Nacional de Tránsito también encontramos deberes claros del Estado y de las autoridades territoriales. El artículo 5 de la Ley 769 de 2002 dice que la seguridad de los usuarios de las vías es un objetivo primordial y que corresponde al Estado garantizar las condiciones para esto mismo (Congreso de la República, 2002). Pero en la práctica, la política se centra en la colocación de señales de tránsito como única acción frente al riesgo. Por ejemplo, las carreteras en mal estado solo cuentan con un aviso de “peligro por derrumbe”, o dentro de las ciudades donde se limita la velocidad, pero no se corrigen el problema, ya sea de diseño vial o de acceso peatonal. Este enfoque convierte la señalización en una protección del estado para evadir su responsabilidad que no soluciona el problema y en algunos casos lo empeora.

Desde el derecho administrativo esto lo podemos analizar con el régimen de responsabilidad patrimonial del Estado. El Consejo de Estado dice reiteradamente que las entidades públicas responden por omisión cuando, teniendo la obligación jurídica de actuar, se abstienen de adoptar medidas eficaces para evitar un daño (Consejo de Estado, Sección Tercera, 2013). En el caso de

la señalización, limitarse a colocar un aviso sin resolver la causa material del riesgo puede resultar en una falla del servicio. La función estatal no es simplemente advertir que existe peligro sino hacer que las condiciones de ese peligro desaparezcan o que al menos se reduzca.

De igual manera se reconoce que este asunto no es sencillo ni fácil de tratar pues la infraestructura vial implica inversiones millonarias y decisiones políticas complejas. Sin embargo, creemos que el derecho no puede olvidarse de los ciudadanos. Son quienes transitan vías deterioradas y la diferencia entre una señal que advierte y una política que soluciona puede significar la vida. Por eso no basta con cumplir con los reglamentos técnicos de señalización; el deber constitucional exige una respuesta integral. Es por esto que se necesita una reforma estructural en la gestión estatal del riesgo vial.

Entonces proponemos actualizar o reformar el papel de las autoridades territoriales en la planeación urbana y rural. En muchos municipios pequeños como Villavicencio, las alcaldías carecen de recursos técnicos y económicos para pensar más allá de instalar unas señales. Entonces es ahí en esos casos, que el principio de coordinación administrativa (Constitución Política de Colombia, 1991, art. 209) debería ser más efectivo: el Estado central y las entidades departamentales tendrían que hacer un rol más activo, apoyando con recursos y soluciones a los territorios. Si no, seguiremos en el mismo lugar condenando a los ciudadanos a enfrentar riesgos que se repiten año tras año, mientras que la única respuesta visible es un letrero oxidado en un lado de la vía.

Y no podemos dejar de lado la información de la Organización Mundial de la Salud (2018) en la que han mencionado que los accidentes de tránsito son una de las principales causas de mortalidad en el mundo. Y que es por esto que los Estados tienen el deber de implementar medidas integrales que incluyan infraestructura segura, control que sea efectivo y educación vial. Ahora Colombia, como Estado social de derecho no puede sólo limitarse a cumplir parcialmente estas recomendaciones, sino que por el contrario debe realizarse plenamente, cumpliendo además con lo que la Organización Mundial de la Salud llama la visión moderna de la seguridad vial se basa en el concepto de un “sistema seguro”, donde las fallas humanas se prevén y se mitigan a través de diseños de infraestructura y políticas de prevención. Lo que quiere decir que si hablamos de una señal sin acción material sobre el riesgo es un sistema incompleto y disfuncional.

De esta manera, para concluir proponemos un plan de acción que responda a lo identificado en esta investigación que tiene que ver con un cambio en el papel de las autoridades

en estos asuntos que tienen que ver con la gestión del riesgo vial ya que no es suficiente el enunciamiento de la problemática o un simple llamado al apoyo ya que lo que es necesario pasar de la señalización a la eliminación del riesgo. Plan que anunciaremos en los siguiente numerales:

1. Reforma e implementación de una política pública.

Más que una reforma general, lo que proponemos es que en los planes de ordenamiento territorial (Ley 388 de 1997) y en los planes de movilidad sostenible y segura (Decreto 1077 de 2015) se incluya la obligación de identificar y mitigar puntos críticos de riesgo vial, como puentes deteriorados, curvas de alta peligrosidad o derrumbes frecuentes. Adicional a esto, proponemos también la articulación con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 (Resolución 40595 de 2022), en el cual ya encontramos la meta de reducir en un 50% las muertes en siniestros viales; sin embargo, una política pública puede fortalecerlo estableciendo una obligación de inversión para la eliminación de riesgos advertidos. Asimismo, planteamos realizar un ajuste al Manual de Señalización Vial (Resolución 1885 de 2015; Resolución 1050 de 2004) para que incluya la indicación de que, cuando una señal se coloque como medida temporal, esta vaya acompañada de un plan de acción que garantice la eliminación del riesgo por el cual fue colocada y que dicho plan tenga un plazo establecido.

2. Coordinación administrativa en el caso en concreto (Constitución Política de Colombia, 1991, art. 209).

Más que reformas estructurales radicales, proponemos la celebración de convenios interadministrativos entre municipios, departamentos y entidades nacionales, por ejemplo, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) para intervenir en puntos críticos de riesgo vial. Una experiencia que puede servir como modelo es el convenio Colombia Rural (2019-2022), en el que se cofinanció el mantenimiento de vías terciarias en 24 departamentos del país. Además, sugerimos la creación de fondos conjuntos de mantenimiento vial mediante ordenanzas departamentales o acuerdos municipales, con aportes compartidos entre la Nación, los departamentos y los municipios. Un referente útil es el Fondo de Seguridad Vial de Bogotá, regulado por el Decreto Distrital 660 de 2011, que concentra recursos para infraestructura de prevención vial.

3. Apoyo específico .

Por último proponemos que el acompañamiento del estado debe dejar de limitarse a lo general y se debe hablar más de recursos técnicos y con esto nos referimos a brigadas o acompañamiento de personal profesional y calificado en materia de riesgo vial, para que como en

el programa de caminos comunitarios de la paz total en 2023 que asignaban equipos técnicos a municipios de categorías específicas para el mantenimiento de vías terciarias, en este caso se asignen equipos técnicos para que realicen el control de la señalización en las vías del país para evaluar el nivel de riesgo, el tiempo que lleva esta instalada y la evolución del plan de acción que se esté llevando para la eliminación del riesgo asimismo de la señal.

Finalmente, este trabajo nos deja la convicción de que la señalización debe ser entendida como una herramienta dentro de una estrategia más amplia de seguridad vial, pero nunca como un reemplazo de la acción del Estado. Es hora de que el Estado deje de limitarse a los letreros y asuma su obligación de garantizar la vida, la movilidad segura y la dignidad de todos los ciudadanos que transitan el país.

Referencias

- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2011). *Decreto Distrital 660 de 2011. Por el cual se adoptan disposiciones relacionadas con la gestión del riesgo en el Distrito Capital*. SUIN-Juriscol. <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1141545>
- Asamblea Nacional Constituyente. (1991). *Constitución Política de Colombia de 1991*. Gaceta Constitucional n.º 116. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=4125>
- Comisión Interamericana de Derechos Humanos. (2013). *Principios y buenas prácticas sobre la protección de las personas privadas de libertad en las Américas*. Organización de los Estados Americanos. <https://www.oas.org/es/cidh/mandato/Basicos/principiosPPL.asp>
- Concejo de Bogotá. (2025). *Bogotá en riesgo: la seguridad vial no puede limitarse al control de velocidad. Intervención de la concejal Cristina Calderón Restrepo*. <https://concejodebogota.gov.co/bogota-en-riesgo-seguridad-vial-no-puede-limitarse-al-control-de/cbogota/2025-03-20/152538.php>
- Congreso de la República de Colombia. (1997). *Ley 388 de 1997. Por la cual se modifica la Ley 9ª de 1989 y la Ley 2ª de 1991 y se dictan otras disposiciones en materia de ordenamiento territorial*. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=339>
- Congreso de la República de Colombia. (2002). *Ley 769 de 2002. Código Nacional de Tránsito Terrestre*. Diario Oficial n.º 44.932. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=5557>
- Congreso de la República de Colombia. (2020). *Ley 1564 de 2012. Código General del Proceso*. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=48425>
- Consejo de Estado de Colombia (4, junio de 2009). *Sentencia Exp. 25000-23-26-000-2000-00357-01. Responsabilidad por omisión*. Consejero ponente: Myriam Guerrero de Escobar. Sección Tercera.
- Consejo de Estado de Colombia. (2013). *Sentencia Exp. 23300*. Consejero ponente: Hernán Andrade Rincón. Sección Tercera.
- Consejo de Estado de Colombia. (22, mayo de 2017). *Sentencia Exp. 54001-23-31-000-2003-01304-01. Responsabilidad por omisión frente a vía en mal estado*. Consejero ponente: Jaime Orlanso Santofimio Gamboa. Sección Tercera.

- Consejo de Estado de Colombia. (23, abril de 2009). *Sentencia Exp. 17646. Responsabilidad por omisión frente a riesgo conocido*. Consejero ponente: Mauricio Fajardo Gómez. Sección Tercera
- Corte Constitucional de Colombia. (1, abril de 2014). *Sentencia T-233. Deber de prevención estatal*. Magistrado ponente Alberto Rojas Rios. <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2014/T-233-14.htm>
- Corte Constitucional de Colombia. (13, diciembre de 2023). *Sentencia SU-546. Obligación estatal de anticipar riesgos*. Magistrado ponente Jorge Enrique Ibañez Najar. <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2023/SU546-23.htm>
- Corte Constitucional de Colombia. (14, abril de 2011). *Sentencia T-293*. Magistrado ponente Luis Ernesto Silva Vargas. <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2011/T-293-11.htm>
- Corte Constitucional de Colombia. (14, agosto de 2002). *Sentencia C-620*. Magistrado ponente: Jaime Córdoba Triviño. <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2002/C-620-02.htm>
- Corte Constitucional de Colombia. (25, abril de 2012). *Sentencia C-313*. Magistrado ponente: Gabriel Eduardo Mendoza Martelo. <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2012/C-313-12.htm>
- Corte Constitucional de Colombia. (29, mayo de 2014). *Sentencia T-328*. Magistrado ponente Luis Guillermo Guerrero Pérez. <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2014/T-328-14.htm>
- Corte Interamericana de Derechos Humanos. (1988). *Caso Velásquez Rodríguez vs. Honduras (Serie C n.º 4)*. https://www.corteidh.or.cr/docs/casos/articulos/seriec_04_esp.pdf
- Corte Interamericana de Derechos Humanos. (2016). *Caso Andrade Salmón vs. Bolivia*. https://www.corteidh.or.cr/docs/casos/articulos/resumen_330_esp.pdf
- Corte Suprema de Justicia de Colombia. (19, octubre de 2015). *Sentencia SC-14654*. Magistrado ponente: Ariel Salazar Ramírez. Sala de Casación Civil.
- Corte Suprema de Justicia de Colombia.. (12, octubre de 2018). *Sentencia SC-4392*. Magistrado ponente: Aroldo Wilson Quiroz Monsalvo. Sala de Casación Civil
- Defensoría del Pueblo. (2015). *Obligaciones del Estado en materia de derechos humanos*. Defensoría del Pueblo.

Defensoría del Pueblo. (2018). *Informe defensorial sobre intervención estatal*. Defensoría del Pueblo.

Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2020). *Guía para la formulación de políticas públicas*.

https://colaboracion.dnp.gov.co/sites/CDDNP/Sinergia/2025/Guia_seguimiento_politicas_publicas_Ajustada_2025_08_04.pdf

Garrido Falla, F. (1987). *Conceptos básicos de derecho administrativo*. Editorial Tecnos

Instituto Nacional de Vías (INVÍAS). (2019). *Colombia Rural ya es una realidad: Gobierno Nacional inicia suscripción de convenios*.

<https://www.invias.gov.co/index.php/sala/noticias/3636-colombia-rural-ya-es-una-realidadgobierno-nacional-inicia-suscripcion-de-convenios>

Instituto Nacional de Vías (INVÍAS). (2019). *Manual de inspección de infraestructura vial*.

<https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/documentos-tecnicos/manuales-de-inspeccion-de-obras>

Ministerio de Transporte de Colombia (2015). *Resolución 1885 de 2015. Manual de señalización vial*. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=62009>

Ministerio de Transporte de Colombia. (2004). *Resolución 1050 de 2004. Manual de señalización vial*. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=9267>

Ministerio de Transporte de Colombia. (2016). *Manual de señalización vial*. INVÍAS: <https://mintransporte.gov.co/documentos/29/manuales-de-senalizacion-vial/>

Ministerio de Transporte de Colombia. (2020). *Alcaldes de 255 municipios firman pacto para mejorar sus vías terciarias*. <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/8157/alcaldes-de-255-municipios-del-pais-firman-pacto-para-mejorar-sus-vias-terciarias/>

Ministerio de Transporte de Colombia. (2021). *Informe de siniestralidad vial en Colombia*. Ministerio de Transporte. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/10578/ansv-presenta-balance-oficial-de-siniestralidad-vial-2021/>

Ministerio de Transporte de Colombia. (2022). *Resolución 40595 de 2022. Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031*. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=18834>

Organización de las Naciones Unidas (ONU). (1945). *Carta de las Naciones Unidas*.

- <https://www.un.org/es/about-us/un-charter>
- Organización de las Naciones Unidas (ONU). (s.f.). *Derechos humanos*.
<https://www.un.org/es/global-issues/human-rights>
- Organización Mundial de la Salud (OMS). (2018). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2018*. <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/276462/9789241565684-eng.pdf>
- Presidencia de la República de Colombia. (2015). *Decreto 1077 de 2015. Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio*.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=77216>
- Revista Semana. (2019). *La eterna crisis de la vía al Llano*.
<https://www.semana.com/nacion/articulo/via-al-llano-implicaciones-de-un-cierre-indefinido/619924/>
- Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres (UNGRD). (2020). *Guía de gestión del riesgo*.
https://repositorio.gestiondelriesgo.gov.co:8443/bitstream/handle/20.500.11762/28765/Guia_IntegracionGRD_PDT_2020.pdf?sequence=6&isAllowed=y