

Responsabilidad Civil Extracontractual del Estado colombiano por fallecimientos de conductores  
derivados de deficiencias en la infraestructura vial

**Non-contractual State liability for driver fatalities due to road infrastructure deficiencies**

JORGE YEZID MATUK TRIANA

Corporación Universitaria Remington

Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas

Programa de Derecho

Especialización en Responsabilidad Civil extracontractual y contractual del Estado

Año 2026

Resumen. El presente artículo analiza críticamente los presupuestos de la responsabilidad extracontractual del Estado colombiano por siniestros viales fatales derivados de deficiencias en la infraestructura vial. El núcleo de la investigación aborda el vacío normativo probatorio manifestado en la asimetría de información que enfrentan las víctimas indirectas frente al aparato estatal o concesionarios privados. Bajo la egida del artículo 90 de la Constitución Política y mediante una metodología cualitativa de alcance dogmático hermenéutico se evalúa un Corpus jurisprudencial de la sección tercera del Consejo de Estado entre 2006 y 2025. Se demuestra el tránsito desde un modelo de causalidad físico material hacia una lógica de imputación normativa cimentada en la posición de garante y la previsibilidad del riesgo. Finalmente se examina la operatividad del artículo 167 del Código General del proceso como herramienta de equidad Constitucional frente a la flexibilización de las cargas de la prueba.

**Palabras clave:** Responsabilidad del Estado, daño antijurídico, falla del servicio, asimetría probatoria, carga dinámica de la prueba.

**Abstract.** This article examines the Colombian State's non-contractual liability for driver fatalities caused by road infrastructure deficiencies. The core of this research addresses the regulatory-evidentiary gap manifested in the informational asymmetry that indirect victims face against the state apparatus or private concessionaires. Under Article 90 of the Colombian Constitution and through a qualitative methodology of dogmatic-hermeneutic scope, a jurisprudential corpus from the Third Section of the Council of State between 2006 and 2025 is evaluated. The study demonstrates the transition from a physical-causal model toward a normative imputation model based on the position of guarantor and risk foreseeability. Finally, it examines the operability of Article 167 of the General Code of Process as a tool for constitutional equity regarding the flexibilization of evidentiary burdens.

**Keywords:** State liability, unlawful damage, service failure, evidentiary asymmetry, dynamic burden of proof.

## Introducción

La red vial del Estado social de derecho constituye el escenario material indispensable para el ejercicio seguro de los derechos fundamentales de la vida, la integridad personal y la libre locomoción. Cuando se conduce en Colombia, los ciudadanos creen que están conduciendo por carreteras seguras creyendo que el Estado tiene en buenas condiciones las carreteras del país, pensando incluso que por que pagan peajes están en condiciones de mantenimiento adecuado.

En Colombia la constitución política de 1991, en su artículo 90 que cambio prácticamente la responsabilidad patrimonial de los hechos estatales para construirlo en la anti juridicidad del daño. Pese a la practicas en el ejercicio de las demandas de lo contencioso administrativo se nota una gran brecha entre la norma y las realidades procesales. Al morir cualquier conductor por un hueco en alguna vía la cual no arreglo a tiempo la administración, los derrumbes de montañas o colinas, o incluso ninguna señalización avisando el peligro, los conductores quedan sin información la cual debían tener por ser obligación del Estado. Las pruebas de todo tipo incluyendo pruebas técnicas son necesarias para demostrar el nexo causal o la negligencia, en cronogramas de obra , informes de interventoría de todo tipo por ejemplo reporte sobre el asfalto el cual se desgasta continuamente. Es un abuso exigir a las víctimas pruebas directas técnicas y de ingeniería sobre el conocimiento anterior del riesgo por parte del Estado equivale a imponer una prueba muy difícil y casi imposible de obtener que causa tristeza por no poder conseguir alguna ayuda o información adecuada para llegar hacer uso de sus derechos ante los juzgados.

Sumado a esta problemática se siguen aumentando las cifras de accidentes fatales cifras que reportan la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV,2024). Claro que existen varios factores en los accidentes, pero algo en común es el daño vial que generalmente es un factor determinante o agravación que compromete la responsabilidad estatal cuando la administración ha omitido sus deberes de conservación.

Frente a esta lamentable situación, la presente investigación plantea el siguiente problema jurídico fundamental: ¿ cuáles son los presupuestos normativos, dogmáticos y jurisprudenciales que permiten atribuir responsabilidad civil extracontractual al Estado colombiano por el

fallecimiento de conductores , cuando el daño se relaciona directamente con deficiencias de la infraestructura vial y confluyen marcadas dificultades probatorias para las víctimas?

Para desentrañar este interrogante, se plantea como objetivo general analizar dichos presupuestos a la luz del artículo 90 de la Constitución Política y de la evolución jurisprudencial reciente del Consejo de Estado. De manera específica, Se trazan 3 objetivos específicos:

Examinar la evolución jurisprudencial de la sección tercera del Consejo de Estado entre los años 2006 y 2025, determinando las sub reglas de imputación normativa y los criterios de selección jurisprudencial mediante una ficha de análisis sistemático.

Caracterizar la tipología del daño antijurídico y los elementos jurídicos de imputación normativa cimentados en la posición de garantía estatal en materia de seguridad vial.

Determinar el alcance de la flexibilización procesal y la operatividad del artículo 167 del Código General del proceso en el juicio de responsabilidad vial, evaluando su efectividad frente a la asimetría de la información técnica.

## **METODOLOGIA**

Esta investigación se inscribe dentro del paradigma cualitativo del derecho, empleando de manera complementaria los métodos dogmático, hermeneútico y jurisprudencial. La técnica central consistió en el análisis documental y de contenido normativo y jurisprudencial.

El corpus documental examinado estuvo integrado de forma estricta por:

Fuentes normativas: dos artículos 2, 11,29,90 y 229 de la constitución política de 1991; el artículo 140 de la Ley 1437 de 2011 (CPCA); el artículo 167 de la Ley 1564 de 2012 (Código General del Proceso); y el artículo 2341 del código civil.

Fuentes jurisprudenciales: Una muestra seleccionada de sentencias hito y de unificación de la sección tercera del Consejo de Estado Proferías en el período 2006 a 2025. Los criterios de inclusión exigieron, sentencias definitivas de la sección tercera, fallos que abordan siniestros viales fatales y que la causa petendi se fundamentara en omisiones de mantenimiento o

señalización de la vía. Se excluyeron accidentes causados exclusivamente por imprudencia del conductor o fallas mecánicas del automotor.

Fuentes Doctrinales: Las construcciones teóricas de los juristas Enrique Gil Botero Juan Carlos Henao y Jaime Orlando Santofimio Gamboa.

El diseño investigativo Se desarrolló en tres fases secuenciales:

Fase de rastreo y seleccionan analítica: Localización de fallos determinantes del Consejo de Estado a partir de los criterios de inclusión señalados.

Fase de contrastación dogmática: Análisis hermenéutico del tránsito entre los esquemas de causalidad material pura y los modelos de imputación normativa.

Fase de síntesis crítica: Evaluación de las repercusiones del artículo 167 Del Código General del proceso como mecanismo de redistribución de cargas procesales frente a la asimetría informativa.

## FUNDAMENTO NORMATIVO Y DOGMATICO

Para impetrar una demanda de responsabilidad contra el Estado por deficiencias en la malla vial lógicamente se debe tener un punto de partido legal con una norma que sirva para demostrar el siniestro de tránsito es pertinente usar esa norma. Precisamente la norma se encuentra en el artículo 90 de la constitución política de 1991, norma que es la adecuada y principal en el sistema patrimonial público al señalar que el Estado responderá por los daños anti jurídicos que le sean imputables por la acción u omisión de las autoridades públicas.

Al analizar dogmáticamente este mandato el presupuesto metodológico de partida es el daño anti jurídico. Así lo ha indicado la doctrina de Henao (2015), el daño no es sinónimo de lesión física o material, sino del menoscabo legítimo a un interés jurídicamente protegido que el afectado no tiene el deber jurídico ni la obligación legal de soportar. Desde la perspectiva en la infraestructura vial, la muerte de un conductor por condiciones malas en el asfalto indudablemente genera un daño anti jurídico absoluto. No existe en el ordenamiento jurídico

colombiano ninguna norma o carga pública que obligue a un ciudadano a asumir el sacrificio de su vida como contraprestación por el uso de los bienes de uso público de la nación.

Demostrado la existencia del daño el cual se refleja en la muerte de un conductor, el análisis debe centrarse con la posible causa de culpa de la administración. Con respecto a las vías, este juicio tiene su base normativa en el artículo 140 de la Ley 1437 2011 (CPCA) , que señala la procedencia del medio de control de reparación directa cuando el daño se derive de un hecho, una omisión, una operación administrativa o la ocupación temporal o permanente de inmuebles por causa de trabajos públicos. Anteriormente la dogmática administrativa utilizó la responsabilidad extracontractual del derecho privado, vinculados al artículo 2341 del Código Civil, el constituyente de 1991 usó un régimen especializado y autónomo. Se centró en la verificación objetiva de pérdidas de bienes y extrapatrimonial del ciudadano, cuya reparación integral constituye un mandato obligatorio.

### **FALLA DEL SERVICIO Y POSICION DE GARANTE**

La falla del servicio es sin duda como se imputa legalmente en los litigios que se originan en accidentes de tránsito por ese mal estado de las vías . Conforme a la tesis de Santofimio Gamboa (2017) , la falla del servicio se concibe de manera objetiva cómo el funcionamiento defectuoso, tardío u omisivo de la administración pública en el ejercicio de sus competencias constitucionales y legales. El Estado vulnera los derechos de los ciudadanos por acción y por omisión, siendo obligación del Estado prestar un buen servicio público vial pero no lo hace no se compadece con tantas muertes incluso parece no le importar que los ciudadanos depositan su confianza en las instituciones.

Conforme lo anterior, la imputación no es un simple ejercicio de causalidad física exige la verificación de la vulneración de la posición de garante que el Estado asume frente a la administración pública. Como sostiene Gil Botero 2011. al detener la competencia exclusiva sobre el diseño señalización conservación y mantenimiento de las calzadas nacionales departamentales y municipales se constituyen el garante institucional de que el riesgo inherente a la actividad de tránsito vehicular no se desborde de sus cauces permitidos.

Por lo tanto, el contenido de la obligación estatal tiene tres magnitudes de control convergentes:

- 1- Mantenimiento Constante: tener siempre en buen estado la carretera con buen pavimento que no tenga turupes o huecos o desniveles que afecten negativamente los autos.
- 2- Arreglos oportunos: Intervención inmediata ante cualquier daño sea natural, físico.
- 3- Señalización técnica adecuada: Importante precisar que se debe indicar cuando haya peligros en la vía, la prevención es más importante que la curación.

La administración está obligada a cumplir con la señalización que está en el Código Nacional de Tránsito. Cuando la administración omite estas obligaciones e incumple. Ese incumplimiento es el que materializa la falla del servicio por omisión. Bajo lo anterior el problema jurídico no radica en determinar si el Estado causó materialmente el accidente sino en examinar si la administración incumplió el deber normativo de evitarlo dentro del marco de sus competencias funcionales.

Es importante anotar que la dogmática contencioso administrativa tiene la posición de garante y la imputación normativa en este análisis no implica la transformación del título de imputación hacia un régimen de responsabilidad de obligación de reparar ni la estructuración de una presunción de responsabilidad objetiva por la jurisprudencia de unificación. La posición de garante actúa como el sustrato normativo que delimita el alcance y contenido del deber de seguridad que el Estado detenta sobre los bienes de uso público. Así la imputación normativa no se desentiende la falla del servicio por el contrario la perfecciona en tanto el escrutinio judicial ya no gravita sobre el reproche ético o psicológico de la conducta de la gente pública sino sobre la verificación objetiva de la infracción a la posición de garante que obliga a la entidad a desplegar acciones oportunas de mitigación señalización y conservación. No se responde por el riesgo de la vía por el sino por la desatención del deber jurídico de controlarlo.

#### REGIMEN PROBATORIO EN EL LITIGIO VIAL (Flexibilización y el artículo 167 CGP)

En el diseño clásico del proceso civil e institucional la carga de la prueba imponía tradicionalmente sobre los hombros del demandante la obligación de demostrar de manera

concurrente el daño antijurídico la falla del servicio y el nexo causal. No obstante, cuando el debate versa sobre el fallecimiento de un conductor debido a deficiencias de la malla vial este esquema clásico muta en una barrera procesal infranqueable que patrocina la impunidad patrimonial del Estado.

Las víctimas indirectas esposas hijos padres padecen una asimetría estructural en el acceso a los medios de convicción. Al no encontrarse en el lugar de los hechos al momento del siniestro carecer de conocimientos en ingeniería vial y no de tentar la facultad legal de inspeccionar los archivos internos de las agencias estatales o consorcios viales privados los demandantes se ven desprovistos de pruebas directas. Toda la evidencia técnica requerida para demostrar que una calzada presentaba fatiga de materiales deficiencias en el coeficiente de fricción o que la entidad ignora quejas previas de la comunidad reposa exclusivamente en las oficinas de la administración demandada.

Para neutralizar este desequilibrio que atenta contra los artículos 29 y 229 la Constitución Política la jurisprudencia de la sección tercera estructuró dos mecanismos de oxigenación procesal: La valoración del nexo causal a través del método indiciario y la flexibilización de la carga probatoria. Los jueces contenciosos se encuentran facultados para dar por acreditado el nexo normativo mediante la articulación armónica de indicios graves precisos y concordantes la preexistencia de un cráter en el pavimento la notoria pública del deterioro vial en la zona y el reporte recurrente de siniestros en las mismas coordenadas.

Este avance de vanguardia fue consagrado legislativamente mediante el artículo 167 de la ley 1564 de 2012 Código General del proceso aplicable por reenvío normativo al procedimiento contencioso administrativo. Dicho precepto positivizó la figura de la carga dinámica de la prueba facultando al juez para distribuir la carga probatoria e imponerla a aquella parte que se encuentre en una situación de indiscutible ventaja técnica material o profesional.

**Aspecto Probatorio bajo  
Control Estatal**

**Implicación en el Litigio Vial**

**Estudios Técnicos e  
Inspecciones**

Informes de resistencia del asfalto, geometría vial y coeficientes de fricción técnicos.

**Bitácoras y Reportes de  
Mantenimiento**

Hojas de ruta que demuestran las fechas exactas de intervención o la omisión prolongada de reparaciones.

**Peticiones y Alertas de  
Accidentes**

Archivos que contienen las quejas previas de la comunidad o reportes policiales que prueban la previsibilidad del riesgo.

**Contratos de Conservación  
y Concesión**

Cláusulas de asignación de riesgos técnicos, pólizas de seguro y presupuestos destinados a seguridad vial.

Exigir que las familias de las víctimas soporten integralmente la carga de allegar esta documentación técnica implicaría convalidar un escenario de indefensión procesal proscrito por el orden constitucional. La carga dinámica obliga a la entidad pública demandada a abandonar la postura de la simple negación indeterminada para exigirle que demuestre activamente su diligencia; Esto que realizó las inspecciones de rigor que la calzada cumplía los estándares de diseño o que el siniestro se debió exclusivamente a una causa extraña (Fuerza mayor o culpa exclusiva de la víctima).

**ANÁLISIS EVOLUTIVO DEL CORPUS JURISPRUDENCIAL 2006-2025**

El desarrollo pretoriano de la sección tercera del Consejo de Estado en materia de infraestructura vial evidencia un tránsito conceptual marcado por cuatro etapas diferenciadas que estructuran las reglas actuales de imputación.

Está sólida línea protectora de las víctimas se ha mantenido incólume en la jurisprudencia de cierre de la sección tercera del Consejo de Estado durante los años más recientes consolidando la primacía de la justicia material sobre los rigorismos formales. Al respecto el Alto Tribunal ha reiterado que las entidades encargadas de la infraestructura vial no pueden trasladar la carga del daño aduciendo una culpa exclusiva de la víctima basada en presunciones de imprudencia o

exceso de velocidad sino de forma concomitante se encuentra acreditado que la vía carecía de las condiciones técnicas mínimas de transitabilidad o de señalización preventiva. La corporación ha enfatizado que en el litigio contencioso moderno ante la notoria del daño en la carpeta asfáltica es la entidad pública u operacional la que se encuentra en una situación de indiscutible ventaja técnica y profesional para desvirtuar la falla aportando los registros de interventoría y planes de contingencia. Ello ratifica que la flexibilización probatoria y el juicio normativa de imputación se erigen hoy como postulados indiscutibles para la realización del derecho a la reparación integral.

La era de la causalidad material estricta (Sentencia 2006)

En los albores de este desarrollo la corporación aplicaba un tamiz analítico de extrema rigidez formal. El fallo importante del 26 de enero de 2006 expediente 15737 del magistrado ponente Ramiro Saavedra Becerra ilustra con precisión esta etapa. Bajo el acercamiento de posible éxito de las pretensiones indemnizatorias dependía casi de manera exclusiva de la demostración directa del nexo causal físico. Los jueces se abstendían de realizar juicios normativos de atribución del riesgo si en el dictamen pericial de reconstrucción de tránsito para aclarar si el conductor intentó esquivar el hueco o si el vehículo rodo o resbalo por falla de adherencia ante factores ambientales Como la lluvia se fallaba en favor de la administración pública trasladando las deficiencias probatorias como un costo soportable por las víctimas.

Un cambio significativo en la imputación normativa (Sentencia 2010)

El cambio en la línea y la introducción de las anteriores tendencias de la responsabilidad se consumó con la trascendental sentencia del 11 de agosto de 2010 expediente 18593 del magistrado ponente Enrique Gil Botero. El consejo de estado dejo claridad que la causalidad en el derecho de la responsabilidad pública no se termina con comprobar la sucesión fáctica de hechos naturales (causalidad material), sino que exige determinar a quien le correspondía jurídicamente controlar el riesgo que desencadeno el daño (imputación normativa) . La sentencia dejo claridad subregla según la cual el Estado incurre en responsabilidad patrimonial cuando, teniendo la posición de garante de la seguridad vial de los ciudadanos en este caso los conductores y disponiendo de las competencias legales y funcionales para evitar, mitigar o

advertir el peligro, adopta una conducta omisiva o defectuosa. A partir de este hito, acreditado el mal estado de la vía y el accidente, surge el deber correlativo de responder, a menos que la administración demuestre una causa extraña debidamente configurada.

Consolidación de la previsibilidad objetiva del riesgo (Sentencias de 2011-2012)

La línea ideológica establecida en 2010. Destaca en este período la sentencia del 21 de febrero de 2011 expediente 19163 magistrada ponente rudo estela Correa Palacio, , definiendo que la ausencia de señalización técnica o el mal estado de la capa asfáltica estructuran una falla del servicio por omisión indubitable.

Por su parte la providencia del 19 de abril de 2012 expediente 21515 magistrado ponente Danilo Rojas Betancourt afianzó de manera definitiva el criterio de la previsibilidad objetiva del riesgo. El Consejo de Estado decantó que la administración es responsable cuando el daño acaecido era objetivamente previsible conforme al curso normal de los acontecimientos y la notoriedad del deterioro de la infraestructura, Sin que sea aceptable la excusa de la falta de notificación formal o radicación previa de quejas por parte de la ciudadanía. El conocimiento del riesgo por parte del Estado se presume a partir de la vigencia de sus deberes de inspección técnica vial.

Jurisprudencia contemporánea y blindaje de la flexibilización probatoria (Hasta 2025)

Las decisiones judiciales proferías en la última década y consolidadas hacia el año 2025 han mantenido inalterada esta matriz de imputación normativa enfocando sus esfuerzos en brindar procesalmente la aplicación de las cargas dinámicas de la prueba y el valor de los indicios. El Consejo de Estado ha cerrado el espacio a los intentos de las entidades de trasladar la responsabilidad de las víctimas mediante alegaciones genéricas de culpa exclusiva de la víctima fundadas únicamente en el exceso de velocidad aparente. Se ha terminado que sí, el Estado incumplió su posición de garante al mantener una vía defectuosa o desprovista de señales, la administración debe soportar la condena de manera integral, o demostrar con certeza absoluta la fractura total del nexo causal.

## DISCUSION CRITICA

La radiografía teórica y jurisprudencial es puesta a lo largo de este estudio debe la existencia de una persistente tensión ideológica y práctica en el seno de la judicatura contencioso administrativa colombiana respecto de la forma en que debe estructurarse el juicio de imputación. A pesar de los indiscutibles avances normativos delineados por la sección tercera En los tribunales administrativos de base e incluso en subsecciones de cierre coexisten dos visiones en pugna.

Por una parte, sobrevive una corriente de corte formalista y restrictiva que bajo la bandera de una rigurosidad probatoria descontextualizada continúa exigiendo a las familias de los conductores falleció la demostración de certezas absolutas sobre el nexo causal y la acreditación directa de que la administración tenía conocimiento indexado del peligro fáctico. Esta visión de vela un total desconocimiento de las dinámicas fácticas que rodean un siniestro mortal. Exigir que los derechohabientes de un transportador que aporten planos de ingeniería estudios de suelos o certificaciones técnicas para edificar la falla del servicio equivale a vaciar de contenido material la cláusula general del artículo 90 de la carta política tornando in operante la Constitución en el escenario donde más se requiere su fuerza protectora.

Bajo una óptica verdaderamente constitucional si un tramo vial exhibe un estado de deterioro crónico como baches ostensibles pérdida de banca o ausencia de señalización reflectiva la falla del servicio no requiere la demostración documental de un dolo o culpa subjetiva La falla es la consecuencia lógica e inexorable del quebramiento de los deberes de seguridad que justifican la existencia misma del Estado.

Esta complejidad dogmática se anuda una problemática de dimensiones institucionales graves la falta de acceso oportuno a la administración de justicia debido a las fallas estructurales de congestión y morosidad judicial. Los procesos de reparación directa encaminados a debatir la responsabilidad del Estado por siniestros viales suelen prolongarse de manera irrazonable,

durante lapsos que oscilan entre los 5 y los 15 años transitando por un tortuoso trámite de doble instancia.

Un caso paradigmático que ilustra la gravedad de esta negligencia estructural ocurrió el 14 de enero del año 2024 en la vía Quibdó- Medellín en el (sector chocó) donde fallecieron 35 personas como consecuencia de un movimiento en masa sobre la calzada que sepultó varios vehículos. Este corredor trágicamente denominado por la comunidad como la trocha de la muerte evidenciada que de sus 215 kilómetros de distancia cerca de 90 carecían de pavimentación e intervenciones de estabilización geotécnica. Esta tragedia no puede catalogarse como un simple accidente fortuito derivado de la naturaleza obedece a una clara negligencia estructural del Estado que omitió de forma prolongada las obras de mitigación en un área de alta previsibilidad de riesgo rompiendo flagrantemente los compromisos de protección de los administrados.

Para las familias afectadas de un conductor fallecido quien era el único que generaba el sustento de la familia el proceso judicial los perjudica debido a los largos tiempos que tiene la administración de justicia en resolver demandas. No es razonable que además que el conductor fallece por falla del servicio por el mal estado de las vías tenga que también soportar la gran demora de la administración de justicia perjudicando enormemente a las familias del conductor fallecido.

Indiscutiblemente la infraestructura vial no puede seguir viéndose únicamente como algo técnico o de diseño o de ingeniería o incluso económico. Las carreteras nacionales y vías urbanas son claramente espacios públicos de protección donde el Estado tiene la obligación de brindar seguridad de cara a los derechos fundamentales a la vida y a la integridad. La discusión en el litigio debe centrarse en la reconstrucción del juicio de imputación desde la realidad de los hechos la notoriedad del daño vial y la ausencia de intervenciones oportunas configuran por si una falla al servicio objetiva que compromete de forma directa la responsabilidad patrimonial del Estado.

Frente a eventos de remoción en masa de magnitudes críticas como el acaecido en el corredor Quibdó – Medellín la defensa del Estado suele parapetarse en la configuración de la fuerza

mayor como causa extraña aduciendo la irresistibilidad e imprevisibilidad del fenómeno natural combinada con la agudeza climática. No obstante, desde un plano estrictamente técnico jurídico para que la fuerza mayor opere como el cimiento de responsabilidad debe de mostrarse su carácter absolutamente exterior e imprevisto. Cuando un tramo vial es catalogado con antelación como una trocha de la muerte debido a la cronicidad de sus fallas geológicas desatendidas y la ausencia de obras estructurales De estabilización de taludes el desastre natural pierde su condición de imprevisibilidad. En estos escenarios el fenómeno de la naturaleza no rompe el nexo causal, sino que concurra con una concausa imputable a la administración por omisión material toda vez que la previsibilidad objetiva del riesgo activada de forma inmediata la posición de garante del Estado obligándolo a la ejecución de medidas preventivas de ingeniería o en su defecto al cierre preventivo y definitivo de flujo vehicular para salvaguardar la vida de los administrados.

## CONCLUSIONES

1. La responsabilidad civil extracontractual del Estado colombiano por los fallecimientos de conductores derivados de deficiencias materiales o estructurales en la infraestructura vial halla su cimiento axiológico directo en la cláusula general del artículo 90 de la constitución política y en la obligación convencional de proteger de manera efectiva la vida de los administrados.
2. La falla del servicio se mantiene incólume como el título de imputación jurídica por excelencia aplicable a este tipo de controversial litigiosas configurándose de manera objetiva ante el incumplimiento material de los deberes permanentes de conservación reparación mitigación y señalización técnica de las vías públicas a cargo de las entidades estatales o sus concesionarios.
3. La evolución de la jurisprudencia de la sección tercera del Consejo de Estado a lo largo del período 2006 2025 consolidó un giro conceptual de naturaleza normativa superando definitivamente los esquemas restrictivos basados en la causalidad material y física estricta para dar paso a un juicio y atribución jurídica fundado en la posición de garante y la previsibilidad objetiva del riesgo vial.

4. La aplicación de la flexibilización procesal de la carga dinámica de la prueba normal en el artículo 167 del Código General del proceso no constituye un beneficio discrecional del operador judicial sino una herramienta que ha constitucional indispensable para equilibrar las profundas asimetrías informativas y operativas que distancian a los ciudadanos del aparato estatal custodio de la evidencia técnica.

5. La adopción definitiva de un modelo de responsabilidad estatal de corte garantista y humanista no sólo dignifica y materializa el derecho fundamental a la reparación integral de las víctimas de siniestros viales, sino que opera como un mecanismo de presión institucional que compele al Estado a optimizar la seguridad de su red vial reduciendo la siniestralidad a través de una inversión presupuestal y oportuna y diligente.

### Referencias

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (ANSV, 2024). *Boletín estadístico anual de siniestralidad vial en Colombia*. Ministerio de Transporte.

Ley 57 de 1887. Código Civil [CC]. Sobre adopción de códigos y unificación de la legislación nacional. 15 de abril de 1887 (Colombia)

Consejo de Estado, Sección Tercera. (2006, 26 de enero). Sentencia de reparación directa, Radicación No 11001-03-26-000-1995-15737-01. M.P. Ramiro Saavedra Becerra. Relatoría del Consejo de Estado. <https://realtoria.consejodeestado.gov.co>

Consejo de Estado, Sección Tercera. (2010, 11 de agosto). Sentencia de unificación, Radicación No 05001-23-31-000-1996-00659-01 [18593]. M.P. Enrique Gil Botero. Relatoría del Consejo de Estado. <https://realtoria.consejodeestado.gov.co>

Consejo de Estado, Sección Tercera. (2011, 21 de febrero). Sentencia de reparación directa, Radicación No 25000-23-26-000-1999-01131-01 [19163]. M.P. Ruth Stella Correa Palacio. Relatoría del Consejo de Estado. <https://relatoria.consejodeestado.gov.co>

Consejo de Estado, Sección Tercera.(2012, 19 de abril). Sentencia de reparación directa Radicación No 25000-23-26-000-2000-00032-01 [21515]. MM.P. Danilo Rojas Bethancourt. Relatoría del Consejo de Estado. <https://relatoria.consejodeestado.gov.co>

Constitución Política de Colombia. (1991, 20 de julio). Arts. 2,11,24,29,90 y 229. Secretaria General del Senado de la Republica.  
<https://www.secretariassenado.gov.co/index.php/constitucion-politica>

Gil Botero, E. (2011). Temas de responsabilidad extracontractual del Estado. Editorial Ibáñez.

Henao, J.C. (2015). El daño: análisis comparativo de la responsabilidad extracontractual del Estado en derecho colombiano y francés. Fuente Universidad Externado de Colombia.

Ley 1437 de 2011 (2011, 18 de enero). Código de Procedimiento Administrativo y de lo contencioso administrativo (CPACA). Diario Oficial No 47.956.

Ley 1564 de 2012 (2012, 27 de junio). Código General del Proceso (CGP). Diario Oficial No 48.489.

Santofimio Gamboa, J.O. (2017). Tratado de derecho administrativo y responsabilidad del Estado. Fuente Universidad Externado de Colombia.