



Universidad **Mariana**

Análisis jurídico de la presunta responsabilidad extracontractual del Estado colombiano y las consecuencias generadas a partir de la omisión del mantenimiento en la vía pública panamericana del 2021 al 2023 en el sector Rosas – Cauca

Diana Katalina Patiño Pavas

Sara Isabela Torres Casanova

Universidad Mariana
Facultad de la Humanidades y Ciencias Sociales

Programa de Derecho

San Juan de Pasto

2024

Análisis jurídico de la presunta responsabilidad extracontractual del Estado colombiano y las consecuencias generadas a partir de la omisión del mantenimiento en la vía pública panamericana del 2021 al 2023 en el sector Rosas – Cauca

Diana Katalina Patiño Pavas

Sara Isabela Torres Casanova

Informe de investigación para optar al título de: Abogada

Asesores:

Mg. Edith Alexandra Luna Acosta

Mg. Juan Manuel Arteaga Cánchala

Universidad Mariana
Facultad de la Humanidades y Ciencias Sociales
Programa de Derecho
San Juan de Pasto
2024

Artículo 71: los conceptos, afirmaciones y opiniones emitidos en el Trabajo de Grado son
responsabilidad única y exclusiva del (los) Educando (s)

Reglamento de Investigaciones y Publicaciones, 2007
Universidad Mariana

Agradecimientos

Para comenzar, queremos expresar nuestra profunda gratitud a Dios por guiarnos en nuestro camino hacia la formación profesional, por habernos brindado la sabiduría y la perseverancia necesarias para llevar a cabo este trabajo. Sin nuestra fe en Él, no habiéramos podido alcanzar esta meta ni obtener un resultado satisfactorio que nos impulse a seguir adelante con nuestros proyectos personales.

También, es preciso expresar nuestro agradecimiento a la Universidad Mariana por ser el centro de estudios que posibilitó nuestro aprendizaje, así mismo, lo hacemos extensivo a la Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales y de manera especial al Programa de Derecho, por proporcionarnos las herramientas necesarias para construir nuestro futuro como orgullosos profesionales de esta disciplina.

Agradecemos también a la Mg. Edith Alexandra Luna Acosta y al Mg. Juan Manuel Arteaga Canchala, quienes se desempeñaron como asesores de nuestra investigación. De igual manera, a la Mg. Paula Andrea Benavides Guerrero y a la Mg. Mónica Julieta Cruz Ordíñez, en su rol de jurados. Su orientación y apoyo fueron esenciales para la consolidación y culminación de este proyecto. Aprender de sus conocimientos y experiencias ha sido una oportunidad sumamente enriquecedora.

A todas las empresas y personas que formaron parte de nuestro trabajo de campo y que, a través de sus vivencias, contribuyeron al desarrollo del resultado que hoy presentamos. Nos permitieron ampliar nuestra comprensión de la realidad social y nos ayudaron a empatizar con las situaciones sobrellevadas. Sin su valiosa participación, no habríamos logrado los objetivos de este proyecto.

Finalmente, agradecemos a todas las personas que, de una u otra manera, aportaron en la realización de esta investigación. Su disposición, colaboración y tiempo fue invaluable para culminar exitosamente con nuestra meta.

Dedicatoria

Con profundo agradecimiento y admiración, dedico este trabajo de grado a mis padres, Ximena Pavas y Carlos Patiño, por ser las personas que han estado dispuestas a dar todo de sí para verme alcanzar mis metas. Estoy orgullosa de que cada uno de mis logros sea el reflejo de su amor, constancia, dedicación y esfuerzo. Gracias por su ejemplo de sacrificio diario, por enseñarme a enfrentar la vida con fortaleza, valentía y perseverancia, y por inculcar los valores que me ayudaron a construir las bases de la persona que hoy en día soy y de la profesional que aspiro llegar a ser.

Así mismo, a mi incondicional amigo, David Benítez, por convertirse a lo largo de estos años en un apoyo para la formación conjunta de nuestro carácter profesional. Su invaluable compañía, lealtad y compromiso hicieron que esta etapa fuera más enriquecedora, permitiéndonos crecer y aprender a ser mejores cada día. Agradezco haber conocido y aprendido de sus valores, capacidades y fortalezas.

En definitiva, a todas las personas que previo al inicio de mi carrera me motivaron a elegir esta disciplina como parte de mi futuro y a entregar todo mi esfuerzo y dedicación en cada paso. A quienes conocí en el transcurso de esta fase académica, por permitirme formar equipo de trabajo, lazos de amistad y ayudarme a afianzar mis habilidades para lograr una culminación exitosa.

Diana Katalina Patiño Pavas.

Dedicatoria

Dedico este trabajo de investigación, con todo mi amor y respeto a:

Mi madre, Patricia Casanova, quien es el motor de mi vida, mi más grande apoyo y fuente de inspiración para lograr cada una de mis metas, gracias por brindarme tu amor incondicional, por darme fuerza en cada momento difícil de mi vida, gracias a tu ejemplo he aprendido enfrentar las adversidades con valentía, tu resiliencia me motiva a seguir adelante, y, sobre todo, te doy las gracias por cada uno de tus consejos y por cada aventura juntas.

Mi abuela, María Victoria, aunque ya no estés físicamente conmigo, tu presencia sigue iluminando mi vida, gracias por haber sido mi refugio, mi hogar y por cuidarme como siempre lo hiciste. Me enseñaste a ser fuerte, a tener fe y a nunca rendirme, siempre estarás en mi corazón.

Mi mejor amiga, Jeraldine Ruano, gracias por demostrarme que la amistad sincera y verdadera existe, por brindarme tu compañía en todo momento durante estos siete años y por confiar tanto en mí, siempre he pensado que tú crees en mí más de lo que yo misma lo hago, y te agradezco por ello, por ser mi apoyo y por recordarme quien soy.

A mis gatos, Annie, Garfield y Santi, por ser parte de mi familia y porque con su amor han llenado mis días de alegría y compañía.

Y en general, a todos aquellos familiares, amigos, profesores y compañeros de estudio que han contribuido a mi formación personal y académica.

Sara Isabela Torres Casanova.

Contenido

Introducción	11
1. Resumen del proyecto	14
1.1 Descripción del problema.....	14
1.1.1 Formulación del problema	17
1.2 Justificación.....	17
1.3 Objetivos	18
1.3.1 Objetivo general	18
1.3.2 Objetivos específicos.....	18
1.4 Marco referencial	19
1.4.1 Antecedentes	19
1.4.1.1 Antecedentes internacionales.	19
1.4.1.2 Nacionales.	22
1.4.1.3 Regionales.	24
1.4.2 Marco teórico	27
1.4.3 Marco conceptual	36
1.4.4 Marco contextual.....	40
1.4.5 Marco legal.....	44
1.4.5.1 Normas internacionales.	45
1.4.5.2 Normas nacionales.	45
1.4.5.3 Entidades adscritas	55
1.4.5.4 Referente Jurisprudencial.....	55
1.4.5.4.1 Jurisprudencia internacional.....	55
1.4.5.4.2 Jurisprudencia nacional.	62
1.4.5.5 Referente doctrinal.	62
1.4.5.6 Derecho comparado.....	63
1.4.5.6.1 Ordenamiento jurídico francés.	63
1.4.5.6.2 Ordenamiento jurídico alemán.	64
1.4.5.6.3 Ordenamiento jurídico estadounidense.	64
1.5 Metodología	66

1.5.1 Paradigma de investigación.....	67
1.5.2 Enfoque de investigación	67
1.5.3 Tipo de investigación	67
1.5.4 Técnica e instrumentos de recolección de información	67
1.5.4.1 Revisión documental.....	68
1.5.4.2 Entrevistas semiestructuradas.	68
2. Resultados	71
2.1 Presupuestos jurídicos de la responsabilidad extracontractual del estado dentro del marco jurídico colombiano.....	71
2.1.1 Responsabilidad extracontractual del estado en el marco jurídico colombiano.....	78
2.1.2 Daño Antijuridico.....	79
2.1.3 Título de imputación: falla o falta de servicio.....	82
2.1.4 Relación de causalidad o nexo causal	84
2.1.4.1 Causales de exoneración de responsabilidad.	87
2.1.5 Incidencia del rompimiento del nexo causal en la exoneración de la responsabilidad extracontractual estatal.....	91
2.2 Causas sobre el derrumbe sucedido en la vía publica panamericana a la altura del municipio de Rosas Cauca	92
2.2.1 Causas ambientales	92
2.2.1.1 Temperaturas del aire	99
2.2.2 Causas jurídicas.....	101
2.2.3 Causas políticas	104
3. Conclusiones	130
4. Recomendaciones.....	133
Referencia bibliográfica	135

Índice de Tablas

Tabla 1. Coordenadas de municipios	96
Tabla 2. Estaciones meteorológicas	96
Tabla 3. Estación La Sierra Temperatura mínima °C” 2022- enero 2023	99
Tabla 4. Estación La Sierra Temperatura media °C” 2022 – enero 2023	100
Tabla 5. Estación La Sierra Temperatura máxima °C” 2022- enero 2023.....	100

Índice de Anexos

Anexo 1. Matriz de revisión documental	195
Anexo 2. Matriz de vaciado de datos	196
Anexo 3. Formatos de entrevista semiestructurada.....	99

Introducción

El presente trabajo de investigación, analiza la responsabilidad extracontractual del Estado como un tema de gran relevancia en el marco jurídico colombiano, especialmente en el contexto de la omisión a sus deberes de mantenimiento en la infraestructura vial pública. Es así como, el análisis se centra en los presupuestos jurídicos que sustentan dicha responsabilidad, tomando como caso de estudio la vía pública panamericana en la zona de Rosas, Cauca, durante el periodo de 2021 a 2023. En este contexto, se busca comprender cómo la falta de mantenimiento en esta vía no solo ha afectado la seguridad y movilidad de los ciudadanos, sino también ha desencadenado una serie de consecuencias sociales, económicas, jurídicas y socio afectivas para la comunidad local, para así contribuir desde este espacio académico al sustento de futuras acciones legales que permitan el resarcimiento de los perjuicios ocasionados.

Para alcanzar este propósito, se establecieron 3 objetivos específicos. En primer lugar, se identificaron los presupuestos jurídicos que dan origen a la responsabilidad extracontractual del Estado en relación con el marco legal colombiano, particularmente en lo que respecta al mantenimiento de las vías públicas, por lo que fue necesario estudiar a cabalidad la normativa relacionada al caso, las funciones que les han sido asignadas a las entidades estatales encargadas de cumplir con la vigilancia y cuidado de las vías del orden nacional y los elementos constitutivos de la posible falta o falla en el servicio, así como las tipologías de daño antijurídico y su consecuente relación causal, para endilgar responsabilidad al Estado, fundamentándose igualmente, en precedentes de la jurisdicción contencioso administrativa que guardan semejanza con el caso concreto.

El presente proyecto de enmarcó dentro del paradigma cualitativo, con un enfoque histórico hermenéutico de tipo explicativo, puesto que pretende generar un entendimiento estructurado sobre los presupuestos jurídicos que atribuyen la responsabilidad extracontractual del Estado en cuanto a la omisión del mantenimiento en la vía pública Panamericana en el municipio de Rosas en el departamento del Cauca entre el periodo 2021-2023. El presente proyecto de investigación se estructuró en fuentes de información primarias y secundarias haciendo uso de la revisión documental y entrevistas semiestructuradas, siendo sus instrumentos la matriz de revisión

documental y el cuestionario, respectivamente.

Además, se llevó a cabo un análisis de las causas ambientales, jurídicas y políticas que llevaron al derrumbe ocurrido el 9 de enero de 2023, resultado de la omisión en el mantenimiento de la vía. Para la consecución de este planteamiento, se determinó el uso de fuentes informativas que contaran con la documentación pertinente para estudiar el hecho generador del deslizamiento en masa, logrando identificar la trayectoria de la falla geológica existente en el territorio de Rosas (C) y su influencia tectónica, así como el pleno conocimiento de dicha anomalía por parte del gobierno para la trazabilidad de la vía pública panamericana a través del sector. Posteriormente, se indagó por las acciones u omisiones que se llevaron a cabo por parte del Estado como causa jurídica, para consolidar si efectivamente, se omitió la realización de acciones tendientes a la mejoría de las condiciones de transitabilidad del corredor vial en mención. Así mismo, se investigó por las causas políticas presentes, logrando distinguir que las afectaciones se han derivado por la plena ignorancia dentro de los planes de gobierno que se han llevado a cabo a lo largo de los años, en los que no se han destinado los recursos suficientes para invertir en la mejoría de las vías del sur del país, aunado a ello, la gravedad de las problemáticas sociales de las comunidades aledañas al sector afectado ha impedido que se concrete la garantía del derecho a la movilidad por la vía pública panamericana.

Por último, se determinaron las consecuencias generadas por esta omisión, a través del trabajo de campo ejecutado con el apoyo del recurso anexo, consistente en entrevistas semiestructuradas que fueron realizadas a tres sectores sociales, como las empresas privadas del departamento de Nariño, las empresas y/o asociaciones de transporte público y la comunidad de Rosas, Cauca, evaluando el impacto que tuvieron y el nivel de afectación que presentaron una vez se enfrentaron al desastre y aún con el paso del tiempo, considerando que, hasta la actualidad las condiciones no han sido mejoradas y las repercusiones se siguen resintiendo. Así, se enfatizaron las consecuencias políticas, como la constante parálisis del sector por manifestaciones; las económicas, a raíz de las pérdidas y desestabilización monetaria al interior de las empresas y familias; las sociales, como un efecto directo en las esferas laborales y de vivienda de los afectados; las jurídicas, como la activación de planes de emergencia que no todos los actores estuvieron en capacidad de afrontar; y las socio afectivas, en el caso de quienes tuvieron secuelas psicológicas y emocionales.

A partir del análisis jurídico realizado, se concluyó que existe una clara responsabilidad extracontractual del Estado, evidenciada en la omisión de sus deberes de vigilancia y mantenimiento, lo que se tradujo en daños significativos para los ciudadanos. Esta investigación revela que las entidades públicas, al no implementar las medidas necesarias para prevenir el riesgo de desastres naturales, incumplieron con su deber legal, lo que conllevó a un daño antijurídico que afecta el derecho de locomoción y otros intereses legítimos de la comunidad. Al identificar las causas subyacentes del derrumbe, se concluyó que factores ambientales y jurídicos fueron determinantes, evidenciando la necesidad de una gestión proactiva por parte del Estado en el mantenimiento de la infraestructura vial.

1. Resumen del proyecto

La presente investigación analiza la presunta responsabilidad extracontractual del Estado colombiano y las consecuencias generadas a partir de la omisión del mantenimiento en la vía pública panamericana del 2021 al 2023 en el sector Rosas- Cauca, por lo que se realiza un estudio integral para establecer los presupuestos jurídicos que permitan atribuir dicha responsabilidad en el marco jurídico colombiano, además de identificar las principales causas sobre el hecho generador de la responsabilidad y determinar las consecuencias a nivel social, económico, político, jurídico y socio afectivo que se generaron en la comunidad, haciendo énfasis en las empresas privadas del departamento de Nariño, empresas de transporte público y habitantes del municipio de Rosas, Cauca y sus veredas aledañas.

En virtud al análisis jurídico descrito, fue posible endilgar responsabilidad patrimonial al Estado en los términos del artículo 90 constitucional y la jurisprudencia del Consejo de Estado sobre casos análogos, debido a la falla del servicio consolidada por la omisión del mantenimiento en la vía pública panamericana a la altura del municipio de Rosas, Cauca, lo cual produjo diferentes tipologías de daños antijurídicos a la comunidad anteriormente referenciada, así como también se acreditó la relación de causalidad entre el hecho generador y el daño originado sin evidenciarse la posible configuración de la causal de exoneración referente a la fuerza mayor.

1.1 Descripción del problema

La vía panamericana es un sistema de carreteras que une a varios países del territorio americano tales como Argentina, Colombia, Chile, Estados unidos, Ecuador, México, Guatemala, El Salvador, Perú, entre otros. Fue concebida en la V conferencia internacional de los estados americanos en el año 1923 en la ciudad de Santiago de Chile y constituye aproximadamente 17.848 km de largo. Esta carretera recorre gran parte del territorio colombiano, con mayor énfasis en los departamentos de Antioquia, Boyacá, Caldas, Choco, Cundinamarca, Nariño, Norte de Santander, Quindío, Santander, Risaralda, Tolima y Valle del cauca.

En consideración a lo anterior, esta vía pública es de suma importancia en los territorios ya que

es la ruta principal para abastecer de combustible al sur del país, así mismo se transita producción agrícola desde el departamento de Nariño a otras regiones, por tal razón es fundamental que el Estado Colombiano realice de manera constante mantenimiento a esta vía debido al tránsito de vehículos pesados; En este entendido, el mantenimiento y cuidado de la carretera panamericana a la altura del municipio de Rosas, Cauca se encuentra a cargo de la administración del Instituto Nacional de Vías, el cual tiene el deber legal de cumplir los objetivos de construcción y conservación de la infraestructura de transporte a su cargo, teniendo en cuenta los recursos del presupuesto Nacional y del valor cobrado por el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios con el fin de garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo, para ello son necesarias las tasas de peajes, puesto que estas se fijan con proporción a la distancia recorrida, características vehiculares y a los costos de operación.

En consecuencia, se establece la tasa de peaje de la estación “El bordo”, el cual se identifica como el peaje No. 141 de territorio nacional/ Código de vía 2503, clasificándose en una estación de tipo C dentro del sector de Mojarras- Popayán, en la ubicación kilómetro 60 + 800, teniendo una clasificación de 5 categorías para su pago, desde la categoría 1 para automóviles y camperos por un valor de \$8.900 hasta la categoría 5 para vehículos de 5 ejes por un valor de \$29.500. Es importante mencionar que, de la asignación de los recursos del INVIAS recaudados por los peajes, como mínimo, el 50% será invertido para construcción, rehabilitación y conservación de vías en el respectivo departamento donde se haya recaudado, mientras que el excedente será en la zona de influencia.

De igual manera, dada la naturaleza de conexión territorial es necesario la existencia de vías alternas que se encuentren activas y en buen estado, además de propender por la seguridad vial de los actores viales, sin embargo, el día 9 de enero del año 2023, ocurrió un derrumbe en la vía panamericana a la altura del municipio de Rosas (Cauca), producido por diferentes causas ambientales, jurídicas y políticas. Dentro del factor ambiental se apreció la existencia de fallas geológicas presentes en el territorio y de condiciones climáticas que aumentaron el riesgo, por tanto, no se evidenciaron medidas de protección a la gestión del riesgo natural en cuanto a mantenimiento preventivo y de emergencia. Igualmente se consolidó una causa jurídica sobre la omisión al deber legal de mantenimiento constante y por último se configuró la causa política

acerca del abandono estatal sobre la inversión de recursos de infraestructura vial dentro de los planes de desarrollo nacional.

Por tanto, con ocasión al derrumbe anteriormente referido, se dejó sin conexión terrestre desde el sur hacia el interior del país, generando consecuencias a nivel social, jurídico, económico, político y socio afectivo a la comunidad, enfatizando en sectores como: miembros de empresas privadas del departamento de Nariño, miembros de empresas, gremios o asociaciones de transporte público y habitantes del municipio de Rosas, Cauca y veredas aledañas.

Por consiguiente, el problema de investigación surge a partir de la necesidad de atribuir la presunta responsabilidad extracontractual al Estado Colombiano por la omisión al mantenimiento de la vía panamericana y la deficiencia de vías alternas a la misma, debido a que esta falla consiste en el desconocimiento de los deberes legales de la administración en su compromiso del manteamiento a obras públicas, provocando así una violación a las obligaciones establecidas, por lo cual, la nación y las entidades territoriales son responsables de incluir en el presupuesto de inversión el financiamiento de la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a su cargo, de manera que, estas entidades son responsables del mantenimiento de las vías, dado que la ley asigna su responsabilidad a cada ente, en este entendido, se debe realizar la focalización de la inversión de los recursos de presupuesto nacional hacia el tipo de vías que por sus características integran la red vial nacional como lo es la carretera panamericana.

Para tal efecto, en virtud al artículo 90 constitucional el Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas, por lo que, es relevante señalar que el incumplimiento de la obligación de conservación y mantenimiento de la infraestructura vial es fuente de responsabilidad para cada ente, en cuanto a su afectación a la seguridad pública del transporte y los perjuicios ocasionados a los administrados.

Igualmente, es necesario realizar el análisis integral sobre los presupuestos jurídicos para atribuir la presunta responsabilidad al Estado Colombiano, como también conocer los antecedentes y teorías jurídicas que permitan comprender el origen y el desarrollo constitucional, legal y

jurisprudencial del daño antijurídico como elemento esencial de la responsabilidad extracontractual, esto con base a la consolidación de consecuencias percibidas por la comunidad con ocasión a la presunta falla del servicio de la administración en cuanto a la omisión del mantenimiento de la vía pública panamericana en el sector Rosas, Cauca en el periodo 2021-2023, de la misma forma, se realiza un paralelo mediante el derecho comparado sobre el nacimiento y los distintos avances en la normatividad administrativa sobre la responsabilidad extracontractual para así enfatizar en los principales fallos jurisprudenciales dictados por el Consejo de Estado a cerca de casos en donde se atribuye responsabilidad patrimonial al Estado Colombiano por la omisión de mantenimiento en obras públicas y seguridad vial.

1.1.1 Formulación del problema

¿El Estado Colombiano puede ser responsable extracontractualmente y cuáles son las consecuencias que se han generado a razón de la omisión del mantenimiento de la vía pública Rosas, Cauca durante el periodo 2021 a 2023?

1.2 Justificación

En el contexto socio jurídico colombiano es posible entrever las situaciones que dan origen a la responsabilidad extracontractual del Estado, por lo que es esencial realizar un análisis jurídico sobre la omisión de mantenimiento en la vía pública panamericana a la altura del municipio de Rosas, Cauca en el periodo 2021 a 2023, debido a que, para declarar la responsabilidad patrimonial del Estado se debe producir un daño antijurídico en concordancia al artículo 90 constitucional, a su vez, la jurisprudencia del Consejo de Estado ha determinado que es importante acreditar el nexo causal entre el daño y la acción u omisión en que pudo haber incurrido la administración en su deber de realizar el mantenimiento de vías, igualmente al conocer que en virtud al artículo 2 de la constitución política de Colombia, el Estado tiene como fin esencial asegurar el cumplimiento de los deberes del Estado, se configura como elemento de imputación aplicable la falla del servicio en cuanto en la omisión del deber legal de mantenimiento a las vías públicas nacionales.

Debido a lo anterior, en el presente estudio se realizará un paralelo de conformidad al derecho

comparado en cuanto al nacimiento y desarrollo de la función administrativa en el ordenamiento jurídico francés, para así lograr una comprensión integral del tema investigado, de modo que el propósito fundamental de esta investigación es elaborar un análisis jurídico con base en el sistema normativo y referente jurisprudencial sobre los presupuestos jurídicos para atribuir la responsabilidad extracontractual del Estado Colombiano por omisión al deber legal de mantenimiento, conservación y rehabilitación de la vía pública panamericana en el sector de Rosas, Cauca en el periodo 2021 a 2023.

Por tanto esta investigación se constituye como una herramienta de apoyo al marco jurídico, social y económico de los departamentos afectados, ya que permite comprender los presupuestos necesarios para endilgar responsabilidad patrimonial y extracontractual al Estado de Colombia, en este entendido, el Estado al ser garante de derechos fundamentales, tiene como objetivo principal, el servicio a la comunidad y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la carta magna, por consiguiente, es obligación de la Nación y de las entidades territoriales, la incorporación de inversiones, proyectos y obras que garanticen la sostenibilidad y transitabilidad de las vías dentro del plan de desarrollo nacional, debido a que si existe omisión en estas labores, se origina una fuente de responsabilidad para la administración, dado que afecta la seguridad pública y ocasiona perjuicios a los ciudadanos.

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo general

Analizar los presupuestos jurídicos de la responsabilidad extracontractual del Estado y las consecuencias generadas a partir de la omisión en el mantenimiento en la vía pública panamericana Rosas Cauca en el periodo 2021 – 2023.

1.3.2 Objetivos específicos

- Establecer los presupuestos jurídicos que originan la responsabilidad extracontractual del Estado en relación al marco jurídico colombiano ante el mantenimiento en la vía pública

panamericana.

- Identificar las causas ambientales, jurídicas, y políticas sobre el derrumbe sucedido el día 9 de enero 2023 por la omisión en el mantenimiento en la vía pública panamericana a la altura del municipio de Rosas Cauca.
- Determinar las consecuencias generadas por la omisión del mantenimiento de la vía pública panamericana Rosas Cauca a la comunidad.

1.4 Marco referencial

1.4.1 Antecedentes

1.4.1.1 Antecedentes internacionales. Para abordar el estudio sobre la estructuración de la responsabilidad extracontractual del Estado Colombiano debido a su omisión al deber estatal de ejercer un adecuado mantenimiento en la vía panamericana a la altura del municipio de Rosas, Cauca entre los años 2021 y 2023, es relevante conocer la génesis del derecho administrativo, para ello se pretende analizar el nacimiento de la jurisdicción administrativa en el estado francés con ocasión a la responsabilidad derivada de su actividad.

El sometimiento de la administración pública al imperio de la ley, encuentra fundamento en la doctrina de John Locke, quien afirmó que es necesario limitar el poder absoluto mediante la distribución de funciones estatales para proteger los derechos naturales promovidos por el contrato social que tuvo como finalidad amparar a los administrados. Igualmente, se considera que el soberano era parte del pacto social, por ende, se encuentra sometido a la norma, ya que cada individuo renuncia a su libertad buscando la seguridad que otorga el Estado soberano. De esta forma, se emplea el principio de legalidad como pilar fundamental en el Estado de Derecho.

El nacimiento del Derecho Administrativo se sitúa en la Revolución Francesa de 1789, cuando se desarrolló el concepto de Estado de Derecho, que exigía el respeto por los derechos ciudadanos. Esto llevó a la creación de un mecanismo administrativo y un sistema judicial para que las

reclamaciones contra la administración fueran juzgadas. Sin embargo, este enfoque debilitaba la subordinación del gobernante a la ley, lo que motivó la creación del Consejo de Estado. Inicialmente, este órgano asesoraba al poder ejecutivo en la redacción de leyes, pero con el tiempo adquirió funciones jurisdiccionales como tribunal independiente para resolver controversias entre la administración y los particulares. Las reclamaciones de los ciudadanos al Estado se atendían a través de una comisión contenciosa, que tomaba decisiones basadas en imparcialidad y justicia, incluso si eran contrarias a los intereses administrativos. Esto fortalecía el Estado de Derecho al garantizar que las decisiones administrativas se sometieran a un control judicial efectivo.

Así mismo, se creó el Tribunal de Conflictos para que dirima controversias de competencia entre los jueces administrativos y ordinarios. Esta corporación emitió varios fallos primordiales para la consolidación del derecho administrativo, como el fallo Blanco, el cual consagró que la actividad estatal debía regirse por normas y principios diferentes a los que se aplican en el derecho común. De igual manera, el fallo Cadot de 1889, en el que el Consejo de Estado reconoció su calidad de juez en materia de controversias que incluyan a la administración. También generó principios modernos para regir al derecho administrativo, como la legalidad, falla del servicio, principios de la función pública, diferenciación ente bienes del Estado y particulares, además, de la diferenciación entre contratos administrativos y de particulares.

Por consiguiente, la influencia del Consejo de Estado ha sido notoria en varios países, ya que han creado la jurisdicción especial administrativa para el conocimiento de controversias entre los administrados y el Estado, tal como se observa en los ordenamientos jurídicos de Republica dominicana, Suecia, Austria, Portugal, Alemania, Italia, Bélgica, Colombia, Líbano, Egipto. Como también existen Estados que solo han conformado salas especializadas para aquellos asuntos que involucren a las naciones, como: China, Estados Unidos, Inglaterra, España, Suiza, Venezuela, México, Indonesia y Polonia.

Al existir dos clasificaciones de países que han sido influenciados por la jurisprudencia francesa, se abordará un análisis que permita conocer cómo es tratada la resolución de controversias entre el Estado y los particulares en un país que cuenta con una sala especializada como es el caso de Estados Unidos, y un país que cuenta con la creación de una jurisdicción administrativa como el

caso del ordenamiento jurídico alemán.

Génesis del Derecho Administrativo y la responsabilidad estatal en Estados Unidos.

El profesor de derecho administrativo Mashaw elaboró una investigación sobre la concepción del derecho administrativo anglosajón, detallando su origen y las secuelas de la administración de los siglos XVIII y XIX. Su propósito fue establecer que, en el primer siglo de la República, no es posible definir esta concepción, en cambio, en el siglo XVIII se comienzan a construir los pilares de la administración actual mediante la determinación de las fuentes del derecho, rompiendo con el esquema general del sistema del *common law*.

Mashaw descarta los informes de EE.UU. que abordan la jurisprudencia de la Corte Suprema Americana como única fuente de la constitución administrativa afirmando que, la existencia de una administración debe responder a la voluntad democrática del Estado americano, por lo que debe ser eficiente y respetuosa de los derechos de los administrados. El autor menciona que es posible hablar de un Estado administrativo desde 1787, debido a que el Congreso delegaba facultades a la administración, creando un sistema de adjudicación administrativa con poder coercitivo.

De igual forma, se crearon los primeros departamentos administrativos y formas de delegación, como un mecanismo de defensa de los derechos de los particulares y en las primeras décadas del siglo XIX, se determinaron dos principales políticas del gobierno, la primera, limitando el poder ejecutivo; y la segunda, con la burocratización de la tierra evidenciando el control de la administración por parte del gobierno. A su vez, sucedieron eventos como la reorganización de los partidos políticos junto con el nacimiento de la Comisión del Servicio Civil; y la guerra civil de 1861 que fundamentó la creación de nuevos Departamentos Administrativos.

Por último, dentro del poder judicial del ordenamiento jurídico estadounidense, dos tribunales especiales tienen competencia a nivel nacional sobre diferentes asuntos, por un lado, el Tribunal de Comercio Internacional resuelve asuntos referentes a dicha materia y cuestiones aduaneras, mientras que, el Tribunal de Reclamos Federales tiene competencia sobre controversias de contratos federales, decomiso de propiedad privada efectuado por gobierno federal y demás

reclamos monetarios en contra de los Estados Unidos.

Génesis del Derecho Administrativo en Alemania y la responsabilidad estatal.

El nacimiento del derecho administrativo en Alemania se da a partir del establecimiento de los tribunales contenciosos administrativos, los cuales fueron creados en 1863 en el Estado de Baden y en el Estado de Prusia hacia 1875. Dicho lo anterior, se debe considerar que durante la primera mitad del siglo XIX, las decisiones administrativas simplemente eran controladas por la autoridad superior, por el contrario al estipularse un Estado de Derecho, fue necesario atribuir un control por parte de la administración a través de jueces independientes, por lo que se impuso la existencia de un control jurisdiccional en casos de violaciones de derechos por parte del Estado, este control fue imponiéndose progresivamente en el debate jurídico, de modo, que se indagó si la administración debía ser competencia de los tribunales civiles y penales, o se debía crear tribunales contencioso administrativos. Por este motivo, los estados federales alemanes eligieron la instauración de nuevos tribunales que contaban con jueces que tenían conocimientos y experiencia administrativa práctica.

1.4.1.2 Nacionales. Luego de abordar el estudio del nacimiento del derecho administrativo, es concerniente, realizar una investigación sobre el origen del mismo en el marco jurídico colombiano.

Al respecto, la función administrativa tiene como antecedente histórico el código napoleónico, en el que se constituyó la existencia de un Consejo de Estado que apoyaba al jefe de la rama ejecutiva, modelo que estableció Simón Bolívar en 1817, en el cual, el Consejo de Estado era el cuerpo consultivo y Tribunal Supremo. En atención a ello, en Colombia el Derecho Administrativo se ha construido por vía legislativa, consolidándose mediante el Acto Legislativo 01 de 1914, en el que se estipula la función del Consejo de Estado como alta corte de la jurisdicción de lo contencioso administrativo, además de poseer funciones como ente de consulta en asuntos administrativos.

En virtud a ello, la historia de la jurisdicción contenciosa administrativa en Colombia tiene como base la existencia de cuatro códigos, primeramente, la Ley 130 de 1913, fue un código exclusivamente judicial que vinculó acciones públicas tales como demandas de nulidad de actos

administrativos, además desde el año 1910 se creó un sistema de control universal de legalidad y constitucionalidad sobre los actos legislativos y administrativos, para armonizar la necesidad de determinar un control jurídico sobre la actividad de toda autoridad, cumpliendo así los fines del Estado de Derecho.

En segundo lugar, el código consagrado en la Ley 167 de 1941, presentó los procedimientos administrativos dentro del título tercero y especificó en el capítulo VIII el procedimiento gubernativo. Por otro lado, el tercer código se reglamentó mediante el Decreto 01 de 1984, el cual constituyó un apoyo en la separación de materias propias del procedimiento gubernativo de aquellas que se debían tramitar con el procedimiento contencioso-administrativo bajo la actuación del Consejo de Estado y de los Tribunales Administrativos.

Por último, la Ley 1437 del 2011, materializó los postulados de la Constitución Política de Colombia de 1991 con base a un Estado Social de Derecho y al ser Colombia una República unitaria centralizada con atenuantes como las figuras de la descentralización, desconcentración y delegación, determina su propia autonomía administrativa limitada al control de tutela por parte del Estado. Por esta razón, el ordenamiento jurídico colombiano exige a la administración cumplir con las normas que garantizan los derechos fundamentales de los ciudadanos. Así, el derecho administrativo ha evolucionado para atender nuevas necesidades sociales, integrando principios constitucionales como la dignidad humana, la igualdad y la justicia en los actos administrativos. La visión constitucional ha reformado el derecho administrativo, ajustando el funcionamiento de la administración y los deberes del Estado al marco legal. El nuevo Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo ha modificado varios derechos de los ciudadanos frente a las autoridades, estableciendo el deber de atención al público y proporcionando mecanismos de protección ante la administración. Esto refuerza el compromiso del Estado con el bienestar y los derechos de los ciudadanos.

Por último, la jurisprudencia del Consejo de Estado ha desarrollado la responsabilidad del Estado en virtud al artículo 90 de la Constitución, que impone la cláusula general de responsabilidad extracontractual del Estado, teniendo como fundamento la determinación de un daño antijurídico causado a un administrado y la imputación del mismo a la administración, tanto

por acción como por omisión a un deber normativo.

1.4.1.3 Regionales. Después de presentar la evolución del Derecho Administrativo en el marco jurídico colombiano apreciando los fundamentos para atribuir responsabilidad extracontractual al Estado; se abordarán algunos postulados que permitirán conocer aspectos importantes sobre algunas decisiones emitidas por el Consejo de Estado o Tribunales Administrativos pertenecientes a la Región Andina, además de descubrir la existencia de posibles casos similares al objeto de estudio de la presente investigación.

Para iniciar, se debe saber que la Región Andina se sitúa en la Cordillera de los Andes, que es una cadena montañosa extendida por la zona occidental de América del sur. En Colombia esta región se ramifica en tres zonas: oriental, central y occidental, limitando al norte con la región caribe, al este con la región de la Orinoquia, al noroeste con Venezuela, al oeste con el pacífico y al sur con la amazonia y el Ecuador. Adicionalmente, de acuerdo a los datos de Adrenaline Colombia (2022), la región andina se caracteriza por ser la zona más poblada de Colombia, teniendo una extensión de 282.450 km², esto es 24% del territorio nacional. Esta región se encuentra conformada por los departamentos de Antioquia, Boyacá, Caldas, Cundinamarca, Huila, Nariño, Norte de Santander, Quindío, Risaralda, Santander, Tolima y Valle del Cauca.

Una vez, conocidos los anteriores datos, se indaga sobre los posibles casos de omisión en mantenimiento de vías públicas o falta de señalización por parte de la Nación o entes territoriales presentados en la región, para descubrir si existen pronunciamientos del Consejo de Estado o Tribunales administrativos respecto al tema.

En primer lugar, el Consejo de Estado, en su sección tercera, C.P. Gladys Agudelo Ordoñez, por medio de la sentencia del 21 de febrero del 2011, abordó la responsabilidad que se le imputaba al INVÍAS por omisiones en medidas de seguridad vial en el sector conocido como el “Tabor”, en la vía que conduce del Cauya a la Pintada en el departamento de Risaralda, donde un derrumbe provocó varias muertes. Se argumentó que el Estado era responsable por el incumplimiento al deber de conservación, mantenimiento, señalización y seguridad de la vía para evitar el daño antijurídico. Por esta razón, el título de imputación aplicable es el de falla del servicio, dado que la omisión de

un deber legal que ha dado lugar a un resultado dañoso, desencadena una obligación indemnizatoria a cargo del Estado, en virtud a su responsabilidad patrimonial de naturaleza extracontractual.²¹ (Consejo de Estado, 2011).

En segundo lugar, la sentencia del 28 de septiembre del 2017, emitida por el Tribunal Administrativo de Santander, con M.P. Solange Blanco Villamizar, estudió una demanda interpuesta por los hechos sucedidos en la vía Curos- Málaga, del orden nacional, siendo una de las principales arterias viales de la provincia de García Rovira, la cual se encuentra conformada por trece municipios, así mismo, es importante mencionar que esta vía se encuentra en pésimas condiciones, debido a que de los 123 kilómetros de extensión que tiene, únicamente el 25% están pavimentados, lo que supone un riesgo a la vida de quienes la transitan, en especial después del fenómeno de la niña ocurrido entre los años 2010 y 2011. A su vez, también existen riesgos de deslizamientos y desborde de la banca de manera constante. Por ello, se reconoce que el INVÍAS siendo consciente de esta problemática, había celebrado diversos contratos a fin de dar soluciones a la situación, planteado la construcción de tres puentes o un viaducto vehicular, presentando siempre un retraso en su ejecución.

Con fundamento en los elementos probatorios allegados al proceso, la sala concluyó que existen hechos que demuestran que el tránsito por la vía entre Curos- Málaga es riesgoso por múltiples factores como: “carecer de pavimento, especialmente en las zonas cuyo suelo es arcilloso, existir taludes que por las mismas condiciones ambientales y geológicas pueden derrumbarse o generar deslizamientos, tener el suelo de la vía unas propiedades que permite su movimiento o deslizamiento”. En tal sentido, se configura un daño contingente acerca de los derechos de seguridad y defensa del interés público, por no prever desastres y riesgo de accidentalidad a quienes transitan por la vía. Consecuentemente, se ordenó al INVÍAS que dentro de los 3 meses siguientes se formule un proyecto para la gestión del riesgo sobre la vía Curos- Málaga, solucionando así los puntos críticos existentes y creando protocolos para evitar las problemáticas similares.

En tercer lugar, la sentencia del 22 de abril del 2018, pronunciada por sala de decisión No. 5 del Tribunal Administrativo de Boyacá, M.P. Oscar Alfonso Granados Naranjo, evaluó el caso de la carretera nacional de Belén- Sácama en el municipio de Paz de Río, en la que se han presentado

derrumbes de gran magnitud en épocas de lluvia, que ocasionaron taponamientos en la vía, además de cierres transitorios por la constante caída de rocas, situación que desprende un riesgo para las personas que transitan por el sector. Por tal motivo, se pidió al INVÍAS solucionar de manera definitiva la amenaza que representaba la caída de rocas, sin que, hasta la fecha de la demanda, la entidad hubiera realizado algún tipo de acción que mitigue el riesgo. Luego de que la sala analizara los presupuestos jurídicos necesarios, se declaró que el INVÍAS vulneró los derechos colectivos al uso y goce del espacio público, el acceso al servicio público de transporte y a que su prestación sea eficiente y oportuna, así como también el derecho a la seguridad y prevención de desastres previsible de los usuarios del corredor vial Belén-Socha- Sácama. Como efecto de lo anterior, se ordenó a la misma entidad que dentro de los seis meses posteriores, se adelanten las actuaciones administrativas y contractuales para construir un muro que controle la caída de rocas en el sector.

En igual sentido, en el artículo de Cabrera (2019), "Responsabilidad del Estado colombiano en accidentes de tránsito por el mal estado de las vías", se hace un análisis a la jurisprudencia del Consejo de Estado sobre la responsabilidad estatal, fundamentada en la teoría de la imputación por falla del servicio y se estableció que el Estado tiene el deber de garantizar el bien común a través de servicios públicos, por lo tanto, si hay mal funcionamiento o ausencia de estos, se generan daños y el Estado debe indemnizar. La sección Tercera del Consejo de Estado aclara que simplemente comprobar el mal estado de una vía no es suficiente para atribuir responsabilidad al Estado, es necesario demostrar que hubo una acción u omisión por parte de la administración en el mantenimiento de la infraestructura vial. Si el Estado conoce los riesgos y no actúa, también será responsable. Por eso, se deben analizar las condiciones de cada caso y si los daños fueron comunicados a la entidad responsable.

De esta forma, Villamizar y Toro (2018) en su investigación denominada "Responsabilidad del Estado en accidentes de tránsito por fallas en la malla vial de Bucaramanga durante los años 2004-2008", constituyen que el Estado es responsable de los corredores viales de manera directa o indirecta a través de sus entes territoriales o entidades encargadas del mantenimiento, debido a que el Estado es el principal garante de los derechos de los individuos dentro de la sociedad, haciendo énfasis en el derecho de movilidad segura, por tanto el Estado debe garantizar a sus administrados tener una malla vial en óptimas condiciones.

Por otro lado, Bolívar-Palomo y Quintero-Castiblanco (2019) en su investigación llamada “Análisis del estado de las vías secundarias en Colombia y la oportunidad de la ingeniería civil para su construcción y mantenimiento” establecen que el plan vial departamental no prioriza obras fundamentales en cada territorio, especialmente se hizo estudio con el apoyo de la universidad del Cauca, de un accidente que ocurrió en el municipio de Rosas, Cauca, en el cual se reconoce una falla geológica en la carretera panamericana que se desprendió desde hace cuarenta años, sin embargo, hasta la actualidad se siguen presentando derrumbes debido a la insuficiente adaptación de medidas por parte del Estado, además de la inexistencia de vías secundarias alternas en buenas condiciones.

Para finalizar, el Tribunal Administrativo de Nariño ha emitido fallos relacionados a las demandas por el medio de control de la reparación directa, las cuales hacen alusión a la responsabilidad patrimonial extracontractual del Estado, en donde se aprecia la verificación de que todo régimen de responsabilidad patrimonial del Estado exige la afirmación de un principio de imputabilidad, en el cual la indemnización del daño antijurídico debe originarse por una acción u omisión estatal en cuanto haya sustento factico y atribución jurídica. No obstante, no se observa la existencia de un problema similar al objeto de estudio de la presente investigación dentro de sus fallos o en investigaciones elaboradas anteriormente.

1.4.2 Marco teórico

El fenómeno de estudio frente a la investigación se compone de diferentes teorías formuladas sobre la responsabilidad extracontractual del Estado con énfasis a la falla del servicio en cuanto a la omisión al mantenimiento de vías públicas, por lo cual se configura una serie de sistemas teóricos aplicables al proceso investigativo para formular una comprensión general sobre la temática, por este motivo, es necesario traer a colación las siguientes teorías:

El daño: análisis compartido de la responsabilidad extracontractual del Estado en derecho colombiano y francés (Henaó, 1998), enuncia que el daño es el primer elemento a estudiar en un proceso de responsabilidad; En palabras de Hinestroza (2016) “el daño es la razón de ser de la

responsabilidad” lo cual se significa que debe ocupar el primer lugar en términos lógicos y cronológicos en la labor del juez y de las partes procesales ya que, si no hubo daño, o no puede determinarse, no podría continuar el proceso. En este orden de ideas, el daño es un requisito necesario no suficiente para que se declare la responsabilidad puesto que se parte de la premisa “la ausencia del perjuicio es suficiente para hacer vano cualquier intento de comprometer la responsabilidad del Estado” (Henaó, 1998, p. 38), regla que se encuentra ratificada por la jurisprudencia colombiana dado que se manifiesta que el daño constituye un requisito de la obligación de indemnizar, y que al no demostrarse como elemento de la responsabilidad estatal, no permite que esta se estructure.

Derecho administrativo general: Giraldo (1997), señala que para fundamentar la responsabilidad extracontractual del Estado existe una teoría principal basada en las normas y principios del derecho público, la cual se denomina como teoría de la falta o falla del servicio; Esta teoría hace referencia que el Estado cumple un papel como administrador de los servicios públicos, por tanto deben ser prestados de manera oportuna y satisfactoria, de modo que si se configura una prestación tardía o defectuosa del servicio que ocasione un perjuicio al administrado, se compromete la responsabilidad del Estado. Por consiguiente, en concordancia con Vedel (1980), la falta de servicio consiste en toda falta de las obligaciones del servicio; La falta puede consistir tanto en una acción como en una abstención. También se indica que en las situaciones cuando el Estado en desarrollo de sus funciones incurre en la llamada “falta o falla del servicio”, en donde es responsable de los daños causados a los administrados siempre y cuando se configuren los siguientes aspectos:

- a) Una falta o falla del servicio de la administración por omisión, retardo, irregularidad, ineficiencia o ausencia del servicio; La falta o falla de que se trata, no es la personal del agente administrativo, sino la del servicio de la administración.
- b) Lo anterior implica que la administración ha actuado o ha dejado de actuar, por lo que se excluyen los actos del agente, ajenos al servicio, ejecutados como simple ciudadano.
- c) Un daño, que implica la lesión o perturbación de un bien protegido por el derecho, sea civil, administrativo, con las características generales de cierto, indemnizable, determinado o determinable.

- d) Una relación de causalidad entre la falta o falla de servicio y el daño, sin el cual aún demostrada la falta o falla del servicio no habrá lugar a la indemnización.

Finalmente, el autor hace referencia que el Estado se exonera de la responsabilidad cuando se demuestra como causa del daño, la culpa de la víctima, el hecho de un tercero, la fuerza mayor o el caso fortuito, debido a que se acredita que no existe relación de causalidad entre la falta o falla del servicio y el daño causado.

Origen y evolución sobre las teorías sobre la responsabilidad estatal: Jiménez (2013), El autor cataloga la noción de la falla en el servicio público, en casos que evidencien una ausencia, deficiencia o retardo en la prestación de un deber estatal, y reconoce que, en diversas situaciones se puede atribuir responsabilidad extracontractual al Estado. Por ende, este debe responder frente a los administrados, por lo que, de acuerdo a los casos, se debe aplicar un régimen de responsabilidad con culpa (subjettiva) y otros bajo los parámetros de responsabilidad objetiva.

Derecho procesal administrativo: Hincapié (2017), alude que la responsabilidad extracontractual del Estado puede originarse según los siguientes aspectos, la persona afectada por acción u omisión del Estado, cualquiera que sea su manifestación y que se enmarque dentro de la existencia del daño antijurídico de conformidad al artículo 90 de la constitución política de Colombia, sin embargo en el mencionado artículo no se hace referencia a una específica acción u omisión por lo cual se describe que “el Estado responderá cuando la cuando la causa del daño sea un hecho, una omisión, una operación administrativa, por causa de trabajos públicos o por cualquier otra causa imputable a una entidad pública o particular que haya obrado siguiendo una expresa instrucción de la misma”

Derecho procesal administrativo: Guecha (2014), expresa que la responsabilidad extracontractual del Estado, se origina en situaciones en donde sólo interviene la administración por medio de su actividad, causando perjuicios a los administrados, por ende, la noción del daño antijurídico consiste en “la lesión patrimonial o extrapatrimonial que la víctima no está en el deber jurídico de soportar”, de modo, que en cualquier régimen de responsabilidad patrimonial del Estado se debe acreditar tres elementos, la acción o la omisión de la entidad estatal, el daño antijurídico,

el nexo de causalidad material y el título jurídico de imputación.

Manual de derecho procesal administrativo y contencioso administrativo, Fernández (2015), expresa los elementos que deben probarse para atribuir la responsabilidad extracontractual al Estado, los cuales son: el daño, el comportamiento administrativo dañino, es decir, la operación administrativa o el hecho administrativo; La imputación a la entidad demandada, el nexo causal entre daño y el comportamiento dañino y por último los perjuicios que constituyen el fundamento de la indemnización. Por lo tanto, el daño no debe ser confundido por los perjuicios que se producen como consecuencia del mismo, en concordancia con el tratadista Francis-Paul Benoit, el daño es un hecho que afecta la integridad de una persona o de una situación mientras que el perjuicio lo configura el conjunto de elementos que aparecen como consecuencia derivado del daño para la víctima del mismo, por lo que el daño es un hecho que se evidencia y el perjuicio es una noción subjetiva apreciada, según lo anteriormente expuesto, la diferencia entre daño y perjuicio es importante para determinar la legitimación en la causa, el nexo causal entre el hecho y las consecuencias además de determinar la efectividad para la reparación de derechos colectivos.

Compendio de derecho administrativo: Santofimio (2017), determina que a partir de la consagración de la constitución política de Colombia de 1991 se estructura el modelo de Estado Social de derecho de manera que se evidencia fuertemente la superación de la “irresponsabilidad de la administración pública” puesto que se pretende abordar el reconocimiento de medidas y objeto de protección de las normas de los derechos humanos ampliando así la responsabilidad estatal, de forma que el Estado cumpla su papel de garante constitucional frente a las decisiones y operaciones administrativas, además de la relación de responsabilidad de las entidades públicas estatales y particulares comprometidos con la dinámica urbanística y territorial, de modo que la responsabilidad del estado exalta a la sociedad “como un cuerpo material actuante y doliente con intereses y derechos comunes”, la cual es destinataria de los daños jurídicos imputables a la administración. Por consiguiente, en virtud al artículo 90 constitucional, el Estado responderá patrimonialmente por los daños jurídicos que le sean imputables causados por la acción u omisión de las autoridades, en este sentido, la responsabilidad extracontractual del Estado se basa en la determinación de la existencia de un daño antijurídico ocasionado a los administrados, configurando el régimen de responsabilidad en tres elementos básicos, el daño antijurídico, el juicio

de imputación y la reparación integral; en primer lugar el daño antijurídico se define como una lesión a un interés jurídicamente tutelado de una persona, el cual debe ser personal, directo y cierto, el segundo elemento del régimen es el juicio de imputación de la responsabilidad del Estado, este se encuentra conformado por dos ámbitos, el ámbito fáctico que vincula la relación de causalidad y sus supuestos mientras que el ámbito jurídico es el que indaga el deber normativo incumplido, omitido o cumplido defectuosamente, y por último, la reparación integral como el reconocimiento de la compensación económica por la afectación al patrimonio.

Instituciones del Derecho administrativo en el nuevo código, una mirada a la luz de la ley 1437 del 2011: Alvarado (2012), constituye que el daño antijurídico desde la dogmática jurídica de la responsabilidad civil extracontractual y del Estado impone considerar aquello derivado de actividad o de la inactividad de la administración pública que no sea considerado soportable ya sea porque es contrario a la constitución o norma legal, por que sea irrazonable al respecto de los derechos e intereses constitucionalmente reconocidos, de acuerdo a ello, la antijuridicidad del perjuicio no depende de la licitud o ilicitud de la conducta ejecutada si no de la no soportabilidad del daño por parte del administrado, por ende, el daño antijurídico es fundamento del deber de reparación estatal que debe armonizar con los principios del Estado social de Derecho, de modo que el Estado es el encargado de garantizar los derechos y libertades de los administrados frente a la administración, por ende se entiende que es un daño que la víctima no está llamado a soportar como una carga en atención a su dignidad y a sus derechos constitucionales.

Sentencia No. 22464 de 1 febrero 2012: El Consejo de Estado en su sala de lo contencioso administrativo en su sección tercera, en la sentencia en cuestión de consejero ponente Dr. Jaime Orlando Santofimio Gamboa ha explicado que el daño jurídico se constituye como un fundamento del deber de reparación estatal, lo cual armoniza con los principios y valores propios del Estado Social de Derecho tales como la solidaridad, la igualdad, la garantía integral del patrimonio de los ciudadanos estipulada en el artículo 2 y 58 constitucional, en el entendido que al Estado le corresponde la salvaguarda de los derechos y libertades de los administrados frente a la administración, igualmente se estipula que el daño debe tener las siguientes características, que sea cierto, presente o futuro, determinado o determinable, anormal y que se trate de una situación jurídicamente protegida.

Sentencia de unificación - En materia de reparación integral de perjuicios inmateriales por vulneraciones o afectaciones relevantes a bienes o derechos convencional y constitucionalmente amparados: El Consejo de Estado en su sala de lo contencioso administrativo en su sección tercera, por medio de la sentencia 32988 del 28 de agosto 2014, de consejero ponente, Dr. Ramiro de Jesús Pazos Guerrero, ha determinado que la afectación a bienes o derechos constitucionales o convencionalmente afectados deben ser reconocidos como una tercera categoría de daños inmateriales autónomos, por tanto se une a la clasificación de perjuicio moral, daño a la salud entendido como perjuicio fisiológico o biológico, y cualquier otro bien, derecho o interés legítimo que no esté comprendido dentro del concepto de daño corporal o afectación a la integridad psicofísica y por a su vez, merezca la valoración e indemnizaciones a través de las tipologías tradicionales, igualmente, para apreciar este daño, se tienen en cuenta las siguientes características:

- i) Es un daño inmaterial que proviene de la vulneración o afectación a derechos contenidos en fuentes normativas diversas: sus causas emanan de vulneraciones o afectaciones a bienes o derechos constitucionales y convencionales. Por lo tanto, es una nueva categoría de daño inmaterial.
- ii) Se trata de vulneraciones o afectaciones relevantes, las cuales producen un efecto dañoso, negativo y antijurídico a bienes o derechos constitucionales y convencionales.
- iii) Es un daño autónomo (...)
- iv) La vulneración o afectación relevante puede ser temporal o definitiva (...). La reparación del referido daño abarca los siguientes aspectos:
 - i) El objetivo de reparar este daño es el de restablecer plenamente a la víctima en el ejercicio de sus derechos. La reparación de la víctima está orientada a:
 - (a) restaurar plenamente los bienes o derechos constitucionales y convencionales, de manera individual y colectiva;
 - (b) lograr no solo que desaparezcan las causas originarias de la lesividad, sino también que la víctima, de acuerdo con las posibilidades jurídicas y fácticas, pueda volver a disfrutar de sus derechos, en lo posible en similares condiciones en las que estuvo antes de que ocurriera el daño;
 - (c) propender para que en el futuro la vulneración o afectación a bienes o derechos constitucionales y convencionales no tengan lugar; y
 - (d) buscar la realización efectiva de la igualdad sustancial.
 - ii) La reparación del daño es dispositiva (...)
 - iii) La legitimación de las víctimas del daño (...)
 - iv) Es un daño que se repara principalmente a través de medidas de carácter no pecuniario (...)
 - v) Es un daño que

requiere de un presupuesto de declaración (...) vi) Es un daño frente al cual se confirme el rol del juez de responsabilidad extracontractual como reparador integral de derechos vulnerados, (...) sin embargo, en tratándose de vulneraciones o afectaciones relevantes a derechos constitucional y convencionalmente amparados, se impone la necesidad de que el juez acuda a otras medidas, con el fin de reparar plenamente a las víctimas. (...) En aras de evitar una doble reparación, el juez deberá verificar ex ante: (a) que se trate de una vulneración o afectación relevante de un bien o derecho constitucional o convencional; (b) que sea antijurídica; (c) que en caso de ordenarse una indemnización excepcional, no esté comprendida dentro de los perjuicios materiales e inmateriales ya reconocidos, y (d) que las medidas de reparación sean correlativas, oportunas, pertinentes y adecuadas al daño generado. (...) Para efectos de explicar y justificar las medidas a tomar en aras de reparar integralmente a las víctimas. (Consejo de Estado, 2014).

Responsabilidad del estado por el desplazamiento de comunidades por causas asociadas al cambio climático en los departamentos de Risaralda y Chocó durante la ola invernal de 2010-2011. Noguera (2017) por medio de su investigación, ha abordado un estudio al régimen de responsabilidad del Estado en Colombia y su incidencia en el desplazamiento ambiental, definiendo el criterio de imputación de responsabilidad por causa del desplazamiento de comunidades, además de proporcionar un análisis del nexo causal, el manejo de riesgo y el principio de prevención como criterios de responsabilidad del Estado, lo cual, ha determinado que, en estas situaciones, el Estado al ser responsable de garantizar los derechos humanos, admite la exigencia de atributos del ser humano que no pueden ser legítimamente menoscabados por el ejercicio del poder público o por omisiones respecto a acciones preventivas en materia de mitigación del riesgo y vulnerabilidad, por ende es necesario la efectividad de medidas de prevención y precaución necesarias para la atención de dichos fenómenos.

Sobre la responsabilidad y su relación con el daño y los perjuicios: Sarmiento et al. (2017) analiza los tipos de daño dentro del ordenamiento jurídico colombiano, enfatizando en que, daño emergente, según Mariño (1999) hace referencia a todas las erogaciones o gastos que tuvieron que ser sufragados causa-efecto por un hecho determinado que haya causado un daño a la víctima; o sea, las sumas de dinero y los bienes y servicios apreciables en el mismo que tuvieron que salir del

patrimonio de alguien por causa del perjuicio causado. También lo son la merma patrimonial que sufre un tercero como consecuencia directa del siniestro, mientras que lucro cesante, de acuerdo al mismo autor, se define como Todas las sumas de dinero que para la fecha del hecho generador del daño no habían ingresado al patrimonio de la persona, pero que se esperaba recaudar, ya que las devengaba periódica u ocasionalmente con el empleo o con la actividad económica a la que se dedicaba la víctima, acorde a sus estudios, capacitación, experiencia, etc.

Daño y daño antijurídico en la responsabilidad extracontractual del Estado a partir de la noción de derecho subjetiva: Morillo (2022) ha mencionado que el contenido del daño ha sido modificado con la influencia creciente del Sistema Interamericano de Derechos humanos, puesto que el derecho subjetivo se consolida como un aspecto importante en la responsabilidad extracontractual del Estado, puesto que, a pesar de que en el año 2014, el Consejo de Estado introdujo una nueva categoría de daño: daño a bienes o derechos constitucionales y convencionalmente amparados, además de las anteriormente conocidas de daño emergente, lucro cesante, daño moral, pérdida de oportunidad y daño a la salud, ya que la Corte Interamericana de Derechos Humanos en el caso de la Masacre Ituango vs Colombia 2006, en concordancia con el peritaje del profesor Rodrigo Uprimmy determina que el recurso judicial disponible para la reparación de víctimas del Estado dentro del ordenamiento jurídico Colombiano es el medio de control de reparación directa, sin embargo este mecanismo judicial no es idóneo en la jurisdicción internacional de derechos humanos en cuanto se limita a que la declaración de responsabilidad del Estado no se encuentra en la vulneración de derechos constitucionales o de aquellos contenidos en tratados de derechos humanos, por el contrario se encuentra en la noción de daño antijurídico definido como aquel que la víctima no tiene el deber de soportar. De manera que el daño debe suponer una violación a un derecho constitucional, por lo cual, la noción de derecho subjetivo logra una mayor precisión del daño antijurídico y por ende una mejor delimitación de la tutela resarcitoria de la responsabilidad extracontractual del Estado, puesto que permite un entendimiento normativo por medio de la cualificación del objeto del daño, entendido como toda privación, vulneración o afectación de un derecho subjetivo individual o colectivo.

Decreto 4106 de 2005. “Por el cual se declara la existencia de una situación de desastre en los municipios de Pasto, Nariño y La Florida, en el Departamento de Nariño”: Este decreto se trae a

colación debido a que, en los municipios de Pasto, Nariño, y la Florida subiste una amenaza constante de desastre, el cual se define en virtud al artículo 18 del decreto 919 de 1989 como un daño o alteración grave de las condiciones normales de vida en una área geográfica determinada causada por fenómenos naturales, que requiere de protección especial por parte del Estado y de entidades de carácter humanitario o servicio social, de manera que, este daño se configura en la probable erupción del Volcán Galeras, ubicado en su zona de influencia, de acuerdo a evaluaciones técnicas realizadas por el Instituto Colombiano de Geología y Minería en donde se detectan varios sismos vulcano tectónicos, igualmente se considera el concepto favorable emitido por la Comisión Nacional para la Prevención y Atención de desastres en cuanto al alto riesgo de influencia del Volcán Galeras.

En tal sentido, el decreto ordena al Comité Regional para la Prevención y Atención desastres en Nariño presentar un plan de acción para el manejo de la situación de desastre con la asesoría de la Dirección Nacional de Prevención y Atención de desastres, de igual forma, las entidades públicas y privadas integrantes del Sistema Nacional para la Prevención y Atención de Desastres y Nacional ambiental, desde su naturaleza y ámbitos de competencia, deben ejecutar labores tendientes a recuperar y rehabilitar la zona afectada, además de incorporar medidas de que la área de influencia del Volcán Galeras no vuelva a ser habilitada, como también medidas necesarias en materia de salud, vivienda y alimentación para poder atender a familias evacuadas y en caso de evacuación, ordenar la reubicación de comunidades.

De este modo, el objeto de estudio de la presente investigación se centra en la presunta responsabilidad extracontractual del Estado a partir de la omisión del mantenimiento en la vía pública panamericana en el sector Rosas- Cauca, municipio el cual debía someterse por parte de la autoridad de prevención y gestión de riesgo como una posible zona de desastre debido a que en este territorio se presenta una falla tectónica denominada falla del romeral, la cual perjudica el estado de la carretera por posibles desastres naturales, por lo que, era de suma importancia, que el Estado Colombiano ejecute planes de mantenimiento preventivo en cuanto a la existencia de la falla para la conservación y rehabilitación de la vía pública panamericana, además de elaborar un plan de gestión del riesgo dado los asentamientos poblacionales situados en la zona de influencia, sin embargo, debido al derrumbe del día 9 de enero 2023, el Servicio Geológico Colombiano

presenta el informe de visita de emergencia a la microcuenca de la quebrada Chontaduro, emitiendo un concepto técnico sobre el trazado alternativo de la vía panamericana en el sector Rosas, Cauca, además de contener aspectos geológicos, geomorfológicos y evolución del movimiento en masa a raíz de la emergencia que provocó la restricción del paso sobre la vía, que a su vez, afectó las veredas de Soledad, Santa Clara, Chontaduro, Párraga Viejo, destruyendo 150 viviendas, zonas de cultivo, zonas de bosques, infraestructura eléctrica y un tramo de aproximadamente de 300 metros de la vía panamericana. En concordancia con el Servicio Geológico Colombiano (2023) este suceso ha “dejando incomunicado el sur del país y generando grandes pérdidas económicas, por fortuna sin ocasionar pérdidas de vida.”. No obstante, es fundamental, que, en situaciones semejantes, el Estado ejerza un control de gestión de riesgo integral y anticipado a la ocurrencia de desastres naturales, con base al principio de prevención cuando se conoce previamente la presencia de fallas geológicas dentro de los municipios.

1.4.3 Marco conceptual

En la presente investigación se examinan los siguientes conceptos:

Vía Panamericana

De acuerdo a Arango (2023) la carretera Panamericana,

se extiende desde América del Norte, en Alaska, hasta el extremo de América del Sur, en Tierra del Fuego, atravesando toda la diversidad del continente. Es el sistema de carreteras interconectadas más largo del mundo y la mayor arteria del continente americano. Desde Alaska a Tierra del Fuego, la Panamericana serpentea, en su recorrido oficial, a lo largo de casi 30.000 kilómetros y a través de 14 países (...)

De lo cual se puede extraer que, esta conexión internacional atraviesa el territorio colombiano para facilitar la movilidad del transporte terrestre. Dicho paso se extiende desde el sur hasta el norte del país y para el caso bajo estudio, con una de sus arterias en el sector de Rosas, Cauca.

Conexión territorial

De acuerdo con Escobar et al. (2020), se determina que es un punto relacionado con la accesibilidad a los territorios bajo un modelo de transporte que sirve para consolidar el nivel de conectividad que exista en una red vial basándose en la infraestructura y los parámetros operativos. La característica principal de la conexión territorial radica en su capacidad para facilitar la movilización y la interconexión de diferentes puntos, así como en la consideración de costos y tiempos asociados a estos desplazamientos.

Seguridad vial

En concordancia con lo expuesto por Chavarry y Príncipe (2020) la seguridad vial es,

el campo del conocimiento centrado en prevenir y mitigar lossiniestros viales, con objeto de minimizar, todo lo posible, la fatalidad y lesiones de gravedad de los usuarios que utilizan el sistema de transporte vial (...) Por ello es vital entender la importancia de la Seguridad Vial, ya que necesita abarcar diferentes ámbitos y perspectivas a fin de contribuir con una mejora integral (...).

De lo que se extrae que, es un componente esencial para regular la transitabilidad de una vía, por lo que las entidades a cargo de la regulación de tránsito y las de mantenimiento, deberán estar articuladas para propender por buenos estándares de uso de las carreteras.

Mantenimiento rutinario

Según el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS, 2022), el concepto consiste en,

la reparación localizada de pequeños defectos en la superficie de rodadura; en el mantenimiento regular de los sistemas de drenaje (zanjas, cunetas, etc), de los taludes laterales, de los bordes y otros elementos accesorios de las vías; en el control de la vegetación, limpieza de las zonas descanso y de los dispositivos de señalización y de

seguridad vial, debe ser de carácter preventivo, y se aplica con regularidad a lo largo de toda la vía. (p. 4)

Por ende, el mantenimiento alude a las respectivas acciones que son necesarias para el buen funcionamiento de la red vial, brindando estándares de conservación y servicio para la transitabilidad de la misma y generando tranquilidad en quienes la usan. Es preventivo para evitar perder la calidad y que exista deterioro.

Gestión del riesgo

Según el Ministerio de Minas y Energías (s.f) la gestión del riesgo de desastres,

ha sido definida como el proceso social de planeación, ejecución, seguimiento y evaluación de políticas y acciones permanentes para el conocimiento del riesgo y la promoción de una mayor conciencia del mismo. De igual manera, busca impedir o evitar que el riesgo se genere, reduciéndolo o controlándolo cuando ya existe, así mismo para prepararse y manejar las situaciones de desastre, y la posterior recuperación (entendida como rehabilitación y reconstrucción) post-desastre.

Lo que refiere a la intervención constante de las entidades a cargo de determinada zona o actividad, en la consecución de objetivo que prevengan hechos dañosos o que mitiguen su impacto final.

Derecho de locomoción

En palabras de la Corte Constitucional de Colombia mediante Sentencia SU-109/22, se define al derecho de locomoción como,

un derecho fundamental “en consideración a la libertad -inherente a la condición humana-, cuyo sentido más elemental radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y los espacios

públicos”. Además, el goce de este derecho “se constituye en un presupuesto para el ejercicio de otros derechos constitucionales, cuyo desarrollo supone el reconocimiento a un derecho de movimiento que garantiza la independencia física del individuo”. (...)

Su afectación “se puede derivar, tanto de acciones positivas, es decir, cuando directamente se obstruye la circulación de los ciudadanos, como cuando se genera ese efecto indirectamente o por omisión en la remoción de barreras o en la creación de una infraestructura adecuada para la circulación”.

Omisión estatal

Referenciando el estudio de Berzal (2023) se puede derivar una responsabilidad del Estado por omisión ya que teniendo en cuenta los postulados del Derecho Administrativo tiene lugar cuando el poder público poniendo en práctica alguna de las obligaciones que tiene a su cargo, omite de forma absoluta la ejecución de la actividad con la calidad en que debía, siendo esta determinante para que no se produzca el daño, siendo previsible o evitable en mejores condiciones de cuidado.

Responsabilidad extracontractual Estatal

Para Pastrana (2018), la responsabilidad extracontractual del Estado es,

el sometimiento estatal al ordenamiento jurídico por las actuaciones u omisiones que generen un daño a quien no tenía el deber jurídico de soportarlo. Se caracteriza por tener un fundamento constitucional (Art. 90), ser objetiva, directa, regulada por el Derecho Público; recae sobre la persona jurídica del Estado y debe ser integral. (p. 84)

En concordancia a lo anterior, la responsabilidad extracontractual del Estado se define en cuanto al acatamiento de la actividad de la Administración al principio de legalidad y a los demás fundamentos jurídicos del ordenamiento normativo, así mismo, hace referencia a determinarse como un límite a la acción contenciosa, debido a que impone la obligación al Estado de indemnizar al perjudicado cuando su actuar no se ajusta a la legalidad, en este sentido, se instaura como una garantía para los administrados sobre el control estatal.

Daño Antijurídico

En concordancia con Morillo (2022), el daño antijurídico es “aquel que se subsume en cualquiera de los regímenes tradicionales de responsabilidad del Estado” (p. 346), por lo que la actividad de la administración no se encuentra justificada ya sea porque no existe un título jurídico válido que autorice el daño, es decir que el Estado no se encuentre legitimado para ocasionar la afectación o en caso de que el daño exceda las cargas que el individuo cotidianamente se enfrente a soportar en la sociedad, en esta cuestión, puede tratarse de una falla de servicio, un daño especial o la materialización del riesgo excepcional.

Falla o falta de prestación del servicio

Para el Tribunal Administrativo de Boyacá (2022) en el análisis de un caso de responsabilidad estatal causado por una falla del servicio en la obligación de señalización vial del INVIAS, estudió que la misma, se configura cuando existe un retardo en la ejecución de una labor que era fundamental para obtener un buen funcionamiento o impedir que se configure un daño y también por la ineficiencia en la prestación del servicio ya que, de acuerdo con las obligaciones asignadas es indispensable que se ejecuten las acciones debidas de la forma esperada y siguiendo la normativa con diligencia, por lo que cuando estos factores no se llevan a cabo, se tiende a incurrir en omisiones por inobservar los deberes como por ejemplo, un mantenimiento o la puesta de una señalización que demarque la existencia de un peligro e impida la concreción del daño.

1.4.4 Marco contextual

La investigación en cuestión se desarrolla en el escenario físico de la carretera panamericana a la altura del municipio de Rosas, Cauca, Colombia y en el extremo temporal comprendido entre el año 2021 al 2023; En este sentido, es necesario profundizar sobre la construcción de la carretera panamericana en Colombia, además de anotar datos relevantes acerca del municipio de Rosas.

En este aspecto, la carretera panamericana es una red vial que constituye aproximadamente

17848 Km de largo, debido a que recorre con mayor énfasis los departamentos de Antioquia, Caldas, Risaralda, Valle del Cauca, Cauca y Nariño. Esta se construyó en virtud al antecedente del ferrocarril panamericano de 1880 tratado en la Quinta Conferencia Internacional Americana que estipuló el deber de mejorar los elementos de transporte por vía terrestre, por lo que en 1925 se llevó a cabo el primer congreso Panamericano de Carreteras, el cual, tenía por objetivo el desarrollo de la viabilidad continental, acordando las inversiones que se harían para la construcción del corredor.

En el año de 1958 se definió la ruta de la carretera panamericana en territorio colombiano por parte del Ministerio de obras públicas de Colombia y el subcomité del Darién, teniendo en cuenta condiciones geológicas, económicas, pluviométricas y de suelos. Como resultado, al quedar definida la ruta de la carretera Panamericana en su extensión, Colombia informó a los países americanos sobre la efectivización de la voluntad de unir vía terrestre a los pueblos americanos en su territorio. Actualmente, la carretera panamericana se constituye como una vía pública de gran importancia en el territorio nacional, enfatizando en el sector abordado en la investigación, entendiendo que se establece como la principal ruta para abastecer de combustible al sur del país, además de permitir el tránsito de la producción agrícola desde Nariño hacia otros departamentos y mantener comunicados por vía terrestre al resto de países americanos.

Siendo esto así, la carretera panamericana se prolonga a través de Rosas, municipio colombiano, situado en el centro del departamento del Cauca en el suroccidente de Colombia. En concordancia con Municipios de Colombia (2022), este territorio tiene una población de 11.421 habitantes, cuenta con una superficie de 13000 hectáreas, una altitud de 1969 metros y limita con los municipios de la Sierra, la vega, Tímbio y Sotará.

Con todo, es necesario señalar que la carretera panamericana fue trazada a lo largo de territorios que cuentan con diversidad climática y en algunos de ellos, incluso tendiente a ser problemática por las condiciones de humedad y altas precipitaciones que pueden llegar a generar deslizamientos en masa e inundaciones perjudiciales para los terrenos contiguos a la vía, como en el caso bajo estudio. De forma similar, al corredor vial al tramo ubicado en Rosas, Cauca, en el sector que comprende los municipios de Cajamarca (T) – Calarcá (Q) en la vía conocida como La Línea,

también se sufren afectaciones constantes por el desprendimiento de rocas y aludes de tierra, como el acontecido el 5 de julio de 2024, el cual impidió el tráfico normal de vehículos de carga y pasajeros por la vía ya que, la magnitud de material obstaculizando el paso y la necesidad de remoción del lodo por parte del INVIAS tardó aproximadamente cinco días, además, unos kilómetros después por las fuertes lluvias se desbordó la quebrada Patio Bonito lo que dificultó aún más la descongestión. De acuerdo con el Ministerio de Transporte (2024) “Ante esta situación, el Instituto Nacional de Vías, Invias, desplegó su capacidad técnica y operativa, para trabajar a toda marcha en la remoción del material que cayó sobre la carretera y permitir la movilidad segura” haciendo uso de “3 retroexcavadoras y 5 volquetas para retirar la tierra y el lodo en el menor tiempo posible”. Permitiendo observar que, a pesar de no ser eventos de las mismas proporciones ni contar con las mismas afectaciones, por estar ubicado dicho tramo en una de las arterias viales del centro del país, las acciones para mitigar los efectos dañinos se tomaron con rapidez y efectividad, contrario a lo que sucedió en el sur del país donde las reparaciones demoraron meses y no había certeza entre los organismos encargados de realizar las reparaciones.

En el mismo sentido, la problemática de los municipios centrales fue tratada por el INVIAS desde años atrás en distintos informes y manuales de atención, en los que se estableció,

El INVÍAS viene realizando en la zona trabajos de construcción de la segunda calzada. Para las las fallas de la montaña detectadas la entidad había definido un plan de contingencia que incluía la estabilización del talud de Bellavista y la atención inmediata de sitios críticos, obras necesarias para la seguridad de los usuarios y para poner en servicio, en abril del 2021, la totalidad del proyecto Cruce de la Cordillera Central. (INVIAS, 2020, p.2).

Lo cual permite extraer que, ante el conocimiento y la gravedad de la situación geológica, la entidad puso en marcha acciones tendientes al mejoramiento de las condiciones viales y se propuso la edificación de un nuevo corredor que mitigue la presentación de tantos eventos dañinos. Si bien es cierto, los eventos ambientales no pueden preverse en su totalidad, si es posible que los encargados ejecuten dentro de sus funciones, planes y proyectos que prevengan el daño con actos como el mantenimiento constante, la vigilancia de los terrenos, impedir el poblamiento de zonas peligrosas y la toma de decisiones tempranas en casos eventuales en los que haya signos del

desgaste geográfico, por lo que análogamente, el INVIAS pudo aplicar acciones en la zona del Rosas, Cauca, sin embargo, dichas prácticas no se llevaron a cabo y las consecuencias derivadas del derrumbe del 9 de enero de 2023 fueron insostenibles.

Aunado a ello, en el resto del país existen opciones secundarias de tránsito que a pesar de generar mayor inversión temporal y económica, permiten un desplazamiento seguro y eficaz como medida de contingencia ante un desastre, para el caso en comento, Mintransporte (2024) dijo que “Se recomienda usar la vía alterna: Armenia – Pereira – Manizales – Fresno – Mariquita – Armero – Ibagué”, mientras que para la incomunicación enfrentada por el departamento de Nariño, las alternativas eran escasas y representaban peligros adicionales porque la carretera con destino al Putumayo ha presentado históricamente dificultades en su geografía, añadiendo la presencia de grupos armados al margen de la ley, como también sucedía con las escasas vías alternas en el Cauca, por lo que no se constituyen como las mejores opciones en caso de emergencia.

En este punto, también se destaca la reacción de las entidades estatales para atender la gestión del riesgo y es posible referenciar la tragedia acaecida en el municipio de Armero, Tolima, a causa de la explosión del volcán Nevado del Ruiz que, si bien fue un hecho previsible pero irresistible, se considera que al funcionamiento posterior de los encargados de atender el desastre le hizo falta experticia y desarrollo, además de eficacia en la búsqueda de quienes quedaron sepultados. Haciendo una similitud con el deslizamiento de tierra en la vía pública panamericana de Rosas, Cauca, la gestión del riesgo fue desatenta e inoperante ya que, a pesar de realizar intervenciones las mismas a futuro no tuvieron el nivel de impacto que se buscaba, pues para la época hubo demoras en la búsqueda de los muertos por el desastre y para la actualidad las familias todavía no han sido reasentadas en los predios que se les prometió.

Es imperativo considerar que, según lo narrado por Duque (2015) la población de Armero había encontrado señales de alarma previas a la ocurrencia de la explosión, por lo que empezaron a alertar sobre la atipicidad de dichos sucesos y se generalizó la sensación de incertidumbre pues de acuerdo a estudios anteriores ya se había advertido del riesgo inminente de erupción. Es más, de acuerdo con el Servicio Geológico Colombiano, es indispensable que las autoridades locales atiendan a los llamados que contengan información importante sobre estos eventos para que determinen la toma

de decisiones preventivas, teniendo en cuenta el ejemplo de que,

Aunque el primer mapa de riesgo del volcán Nevado del Ruiz que advertía las consecuencias que se podían esperar sobre vidas y bienes en el caso de una erupción potencialmente destructiva- se socializó el 7 de octubre de 1985 (un mes antes de la tragedia), y además se conocía la ocurrencia de eventos similares en el pasado, esta información no fue tomada en cuenta. Tampoco fueron escuchadas las alertas de geocientíficos que advirtieron sobre el riesgo. (SGC, 2023).

El texto permite rescatar la idea de lo imperativo que resulta el acatamiento de las señales que se puedan presentar y que las mismas comunidades puedan especificar para tomar decisiones que prevengan y contribuyan a evacuar las zonas de riesgo prontamente, porque en concordancia a lo referenciado a pesar de que un desastre pueda ocurrir en cualquier momento, prepararse puede salvar vidas, como en el posterior caso de la erupción del nevado del Huila en 2007 en la que contando con el antecedente de Armero, pusieron en práctica planes de contingencia y se obtuvo como resultado la puesta en condiciones de seguridad de cientos de personas y la muerte de tan solo 12 de ellas. Por lo que, en igual sentido, desastres naturales como el de Rosas, Cuaca, pueden contar con una mayor intervención estatal en la previsión de las zonas habitadas por la población alrededor de la vía pública panamericana, evitando que sufran incidentes semejantes al analizado.

1.4.5 Marco legal

Para la elaboración del referente legal de la presente investigación se debe plantear un estudio sobre la normatividad internacional y normatividad nacional sobre la materia de la responsabilidad extracontractual del Estado y acerca de la actividad estatal con énfasis en el plan de ordenamiento territorial relacionado con el mantenimiento de la vía panamericana y su respectiva reglamentación, para esto, es necesario explicar su tratamiento mediante el esquema de la pirámide de Kelsen para mayor comprensión de la normatividad colombiana, asimismo, se crea una línea jurisprudencial sobre los principales fallos del Consejo de Estado sobre la responsabilidad extracontractual del Estado con ocasión a la omisión de mantenimiento y señalización de obras públicas, además de exponer brevemente el procedimiento en cuanto a la responsabilidad estatal al través del derecho

comparado, en el ordenamiento francés, alemán y estadounidense; Por último se examina los principios rectores del ordenamiento urbanístico y territorial.

1.4.5.1 Normas internacionales.

- **Convención americana sobre los derechos humanos:** desde su consideración, reconoce que los pueblos americanos han establecido un derecho de circulación, el cual se materializa en virtud al #1 del artículo 22 de este instrumento internacional, en donde se estipula que “toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado, tiene derecho a circular por el mismo” (Secretaría General OEA, 1969).
- **Convención sobre carretera panamericana (conferencia interamericana de consolidación de la paz, Buenos Aires 1936):** Esta convención fue firmada por Colombia el día 23 de diciembre del año de 1936, en el que se compromete a colaborar por la pronta terminación de la vía panamericana en la cual se va permitir el tránsito de vehículos todo el tiempo, de manera que será responsable por la comunicación permanente de los respectivos territorios americanos, tal como se evidencia en los nueve artículos de esta convención. (Asamblea Nacional de la República de Nicaragua, 1936).
- **Convenio sobre adopción del manual interamericano de dispositivos para el control del tránsito en calles y carretera. (Washington 1979):** este convenio tiene como propósito unificar los criterios de control del tránsito en el continente americano, para mejorar las comunicaciones entre los pueblos americanos (Organización de los Estados Americanos [OEA], 1979)
- **Convención sobre la reglamentación del tráfico auto-motor interamericano:** Este instrumento se crea con el objetivo de establecer reglas uniformes para el control y reglamentación del tráfico auto-motor internacional en las carreteras americanas (OEA, 1943).

1.4.5.2 Normas nacionales.

Artículo 2 constitucional: el precitado artículo permite conocer los fines esenciales del Estado colombiano, haciendo énfasis en el deber estatal de mantener la integridad de territorio nacional, por lo que el Estado Colombiano es responsable por la conexión territorial y su infraestructura interna, cuestión que es debatible debido a que dentro de los diferentes planes de desarrollo económico desde 1982 no existe un eje fundamental sobre la infraestructura vial, debido a que el único plan de desarrollo económico que tuvo como finalidad principal, la descentralización económica y autonomía regional por medio del mejoramiento de la infraestructura vial y medios de comunicación terrestre fue el plan de integración del presidente Julio Cesar Turbay entre los años de 1978 a 1982, no obstante, este plan únicamente se enfocó en mejorar la conectividad entre Bogotá, Santander y la región caribe. Por tanto, se desconoce la realización de planes de programación de mantenimiento y conservación de la vía panamericana, a la altura del municipio de Rosas, Cauca, por lo cual dentro de la información recolectada por la fuente primaria es posible afirmar que la vía panamericana se encuentra a cargo del Estado y sus entidades, sin embargo, no fue posible visualizar una conservación y mantenimiento constante y adecuado.

Artículo 24 constitucional: Este artículo reza “Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia” (Const. 1991, art. 2); por tanto el derecho de circulación protege la libre elección de los ciudadanos para movilizarse y transitar por los lugares que deseen en atención a las limitaciones de la propiedad privada y el espacio público, en este sentido, se consagra como un derecho fundamental en aras que la libertad de circulación es una condición imprescindible para el libre desarrollo de la persona, que a su vez, se encuentra relacionado con otros derechos civiles estipulados en los Pactos internacionales. Este derecho se encuentra materializado en los siguientes puntos, de conformidad a la cartilla de CIDH.

- a) el derecho de circular libremente se relaciona con todo el territorio de un país.
- b) El disfrute de este derecho no depende de ningún objetivo en particular de la persona.

Artículo 79 constitucional: con fundamento a este artículo, “todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano” (Const. 1991, art. 79), por lo cual el Estado tiene la obligación de

proteger la diversidad e integridad del ambiente, de manera que el mantenimiento de vías nacionales deben adecuarse a las variables de sensibilidad física en el sistema ambiental del país.

Artículo 80 constitucional: Los compromisos estatales dentro de los derechos colectivos y del ambiente se derivan de planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, de tal forma que garanticen el desarrollo y conservación sostenible del país, por ende, debe prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponiendo así sanciones legales y exigiendo la reparación de daños causados.

Artículo 82 constitucional: Este artículo establece el deber estatal de “velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular” (Const. 1991, art. 82), por ese motivo, el Estado Colombiano es responsable por prever el mantenimiento y la conservación de la vía pública panamericana.

Artículo 90 constitucional: Este artículo consagra “El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas” (Const. 1991, art. 90); Por esta razón se determina como la cláusula general de la responsabilidad estatal en Colombia, en donde su estructura necesita de la configuración de un daño, el cual se deriva su calificación de antijurídico, puesto que el sujeto que lo sufre no tiene el deber jurídico de soportar el daño, este deber ser imputado a la administración, y este, una vez se define como una obligación estatal, se determina el título en razón del cual se atribuye el daño causado por la acción u omisión estatal, (falla de servicio, riesgo creado, riesgo especial, entre otras). Por último, esta actuación compromete al patrimonio de la entidad pública cuando las mismas tienen algún nexo o vínculo con el servidor público.

Ley 121 de 1959: Por medio de la promulgación de esta ley se incorporan unas carreteras al plan vial, además de definir la ruta de la carretera Panamericana entre Panamá y Bogotá. Tal como se demuestra en los siguientes artículos:

Artículo 4: mediante este artículo el Gobierno Colombiano queda autorizado para celebrar acuerdos internacionales para el desarrollo de la convención sobre la carretera panamericana,

suscrita en Buenos Aires el día 23 de diciembre de 1936, aprobada por la ley 22 de 1940.

Decreto- Ley 2171 de 1992: Mediante este decreto, se reestructura el Ministerio de obras públicas y transporte como Ministerio de transporte y se inicia el proceso de descentralización de la red vial, además de crear al Instituto Nacional de vías como un establecimiento público, cuyo objeto es ejecutar políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial.

Artículo 52: A través de este artículo, se reestructura el fondo vial nacional como el instituto nacional de vías, el cual se caracteriza por ser un establecimiento público del orden nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa, patrimonio propio y adscrito al ministerio de transporte

Ley 105 de 1993: A partir de esta ley, se define la composición de la infraestructura vial en los diferentes niveles, además de precisar funciones y obligaciones de la Nación, los departamentos, los municipios y los distritos sobre la red vial, por tanto, la infraestructura a cargo de la Nación se redefinió como aquella “de su propiedad”; la cual cumple con función de integración de las principales zonas de producción y consumo del país y este con demás países, mientras que las vías que no reúnen estas características, son asignadas a los departamentos, municipios y distritos.

Artículo 1: El sistema Nacional del transporte se encuentra integrado por el ministerio de transporte, sus organismos adscritos o vinculados y la dirección general marítima del ministerio de defensa nacional.

Artículo 2: Los principios fundamentales que rigen el transporte son: soberanía del pueblo, intervención del Estado, libre de circulación, interés público, integración nacional e internacional y seguridad.

Artículo 12: este artículo reza:

Se entiende por infraestructura del transporte a cargo de la Nación, aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo

del País, y de este con los demás países. Esta infraestructura está constituida por:

1. La red nacional de carreteras, con sus zonas, facilidades, y su señalización, que se define de acuerdo con los siguientes criterios:
 - a. Las carreteras cuyos volúmenes de tránsito sean superiores a aquellas que sirven hasta un 80% del total de la red vial de carreteras.
 - b. Las carreteras con dirección predominante sur - norte, denominadas Troncales, que inician su recorrido en las fronteras internacionales y terminan en los puertos del Atlántico o en fronteras internacionales.
 - c. Las carreteras que unen las Troncales anteriores entre sí, denominadas Transversales, cuyo volumen de tránsito está justificado, según el contenido del literal a, que comuniquen con los Países limítrofes o con los puertos de comercio internacional.
 - d. Las carreteras que unen las capitales de Departamento con la red conformada con los anteriores criterios, de acuerdo con su factibilidad técnica y económica; esta conexión puede ser de carácter intermodal.
 - e. Las vías para cuya constitución se ha comprometido el Gobierno Nacional con Gobiernos Extranjeros mediante convenios o pactos internacionales.

Con el propósito de que se promueva la transferencia de las vías que están hoy a cargo de la Nación hacia los Departamentos, el Ministerio de Transporte adoptará los mecanismos necesarios para que la administración, conservación y rehabilitación de esas vías, se pueda adelantar por contrato.

Las carreteras nacionales podrán convertirse en departamentales a petición del Departamento respectivo, si este demuestra la capacidad para su rehabilitación y conservación.

2. Los ríos, canales de aguas navegables, su señalización y aquellos puertos públicos fluviales de interés Nacional.
3. Los puertos públicos marítimos de propiedad de la Nación, y sus canales de acceso.
4. Las líneas férreas de propiedad de la Nación que incluye su zona, señalización e

infraestructura para el control del tránsito.

5. La red de ayudas, comunicaciones y meteorología del transporte aéreo, básicos para prestar los servicios de aeronavegación y la infraestructura aeroportuaria.
6. Los faros, boyas y otros elementos de señalización para el transporte marítimo.
7. Los puentes construidos sobre los accesos viales en zonas de frontera.
8. Los viaductos, túneles, puentes y accesos en general a las capitales de departamentos, distritos y municipios. (Ley 105, 1993, p. 18-20)

Artículo 17: En virtud a este artículo, se consagra

Hace parte de la infraestructura Distrital Municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del Municipio, las instalaciones portuarias fluviales y marítimas, los aeropuertos y los terminales de transporte terrestre, de acuerdo con la participación que tengan los municipios en las sociedades portuarias y aeroportuarias, en la medida que sean de su propiedad o cuando estos le sean transferidos. (Ley 105, 1993, p. 23-24)

Parágrafo 1.- En los casos en que se acometa la construcción de una vía nacional o departamental, su alterna, podrán pasar a la infraestructura municipal si reúne las características de esta, a juicio del Ministerio de Transporte.

Parágrafo 2.- La política sobre terminales de transporte terrestre en cuanto a su regulación, tarifas y control operativo, será ejercido por el Ministerio de Transporte

En cuanto, a los efectos de la descentralización sobre las competencias en materia de infraestructura vial del nivel central y entidades territoriales, trajo consigo la responsabilidad de apropiar en los niveles, los recursos presupuestales para la conservación, rehabilitación y mantenimiento de las vías, para ello, los siguientes artículos mencionan su respectivo tratamiento:

Artículo 19: La construcción y conservación corresponde a la nación y a las entidades territoriales, además de la conservación de todos y cada uno de sus componentes de su propiedad

Artículo 20: Es deber del ministerio de transporte, las entidades del orden nacional con responsabilidad en la infraestructura de transporte y a las entidades territoriales, la planeación de su respectiva infraestructura de transporte, determinando obligaciones para su conservación y construcción.

Decreto ley 2056 del 2003: por intermedio de este decreto, se modifica la estructura y las disposiciones sobre el INVÍAS.

Artículo 1: el objeto del INVÍAS, es la ejecución de las políticas, estrategias, y proyectos de infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima de conformidad con lineamientos del Ministerio del Transporte.

Artículo 2: Las funciones del instituto nacional de Vías son las siguientes:

1. Ejecutar la política del Gobierno Nacional en relación con la infraestructura de su competencia, de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministro de Transporte.
2. laborar conjuntamente con el Ministerio de Transporte los planes, programas y proyectos tendientes a la construcción, reconstrucción, mejoramiento, rehabilitación, conservación, atención de emergencias, y demás obras que requiera la infraestructura de su competencia.
3. Coordinar con el Ministerio de Transporte la ejecución de los planes y programas de su competencia
4. Adelantar investigaciones, estudios, y supervisar la ejecución de las obras de su competencia conforme a los planes y prioridades nacionales.
5. Asesorar y prestar apoyo técnico a las entidades territoriales o a sus organismos descentralizados encargados de la construcción, mantenimiento y atención de emergencias en las infraestructuras a su cargo, cuando ellas lo soliciten.
6. Recaudar los peajes y demás cobros sobre el uso de la infraestructura vial de su competencia.
7. Celebrar todo tipo de negocios, contratos y convenios que se requieran para el cumplimiento de su objetivo.

8. Elaborar, conforme a los planes del sector, la programación de compra de terrenos y adquirir los que se consideren prioritarios para el cumplimiento de sus objetivos.
9. Adelantar, directamente o mediante contratación, los estudios pertinentes para determinar los proyectos que causen la contribución nacional por valorización en relación con la infraestructura de su competencia, revisarlos y emitir concepto para su presentación al Ministro de Transporte, de conformidad con la ley.
10. Dirigir y supervisar la elaboración de los proyectos para el análisis, liquidación, distribución y cobro de la contribución nacional de valorización, causada por la construcción y mejoramiento de la infraestructura de transporte de su competencia.
11. Prestar asesoría en materia de valorización, a los entes territoriales y entidades del Estado que lo requieran.
12. Proponer los cambios que considere convenientes para mejorar la gestión administrativa.
13. Definir las características técnicas de la demarcación y señalización de la infraestructura de transporte de su competencia, así como las normas que deberán aplicarse para su uso.
14. Ejecutar los planes, programas y proyectos relacionados con el desarrollo de la infraestructura a su cargo.
15. Controlar y evaluar la ejecución de las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con el desarrollo de la infraestructura a su cargo.
16. Definir la regulación técnica relacionada con la infraestructura de los modos de transporte carretero, fluvial, férreo y marítimo.
17. Coordinar con el Instituto Nacional de Concesiones, Inco, la entrega, mediante acto administrativo, de la infraestructura de transporte, en desarrollo de los contratos de concesión.
18. Las demás que se le asignen.

Ley 1228 del 2008: con la promulgación de esta ley se determina la creación del sistema nacional de información de carreteras y se clasifica las vías de acuerdo a los lineamientos del Ministerio de Transporte.

Artículo 1: Hace referencia a que las vías que conforman el sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional se denominan arteriales o de primer orden, intermunicipales o de segundo orden,

y veredales o de tercer orden. Estas categorías podrán corresponder a carreteras a cargo de la nación, los departamentos, distritos especiales y los municipios, el ministerio de transporte es la autoridad encarada que mediante criterios técnicos determine a qué categoría pertenecen.

Artículo 10: Este artículo consolida

Créase el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras "SINC" como un sistema público de información único nacional conformado por toda la información correspondiente a las carreteras a cargo de la Nación, de los departamentos, los municipios y los distritos especiales y que conformarán el inventario nacional de carreteras. En este sistema se registrarán cada una de las carreteras existentes identificadas por su categoría, ubicación, especificaciones, extensión, puentes, poblaciones que sirven, estado de las mismas, proyectos nuevos, intervenciones futuras y demás información que determine la entidad administradora del sistema. (Ley 1228, 2008, art. 10)

Decreto 87 del 2011: Esta norma regula la estructura del Ministerio del Transporte y determina sus funciones.

Artículo 1: El objetivo del Ministerio de Transporte es la “formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos, y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo, aéreo y la regulación técnica en materia de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

Artículo 2: Además de las que determina el artículo 59 de la ley 489 de 1998, son funciones del Ministerio de Transporte las siguientes:

1. Participar en la formulación de la política, planes y programas de desarrollo económico y social del país.
2. Formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de transporte, tránsito y la infraestructura de los modos de su competencia.

3. Establecer la política del Gobierno Nacional para la directa, controlada y libre fijación de tarifas de transporte nacional e internacional en relación con los modos de su competencia, sin perjuicio de lo previsto en acuerdos y tratados de carácter internacional.
4. Formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.
5. Formular la regulación económica en materia de tránsito, transporte e infraestructura para todos los modos de transporte.
6. Establecer las disposiciones que propendan por la integración y el fortalecimiento de los servicios de transporte.
7. Fijar y adoptar la política, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura.
8. Establecer las políticas para el desarrollo de la infraestructura mediante sistemas como concesiones u otras modalidades de participación de capital privado o mixto.
9. Apoyar y prestar colaboración técnica a los organismos estatales en los planes y programas que requieran asistencia técnica en el área de la construcción de obras y de infraestructura física, con el fin de contribuir a la creación y mantenimiento de condiciones que propicien el bienestar y desarrollo comunitario.
10. Elaborar el proyecto del plan sectorial de transporte e infraestructura, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y las entidades del sector y evaluar sus resultados.
11. Elaborar los planes modales de transporte y su infraestructura con el apoyo de las entidades ejecutoras, las entidades territoriales y la Dirección General Marítima, Dimar.
12. Coordinar, promover, vigilar y evaluar las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte e infraestructura de los modos de su competencia.
13. Diseñar, coordinar y participar en programas de investigación y desarrollo científico, tecnológico y administrativo en las áreas de su competencia.
14. Impulsar en coordinación con los Ministerios competentes las negociaciones internacionales relacionadas con las materias de su competencia.
15. Orientar y coordinar conforme a lo establecido en el presente decreto y en las disposiciones vigentes, a las entidades adscritas y ejercer el control de tutela sobre las mismas.
16. Coordinar el Consejo Consultivo de Transporte y el Comité de Coordinación Permanente entre el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima, Dimar.

17. Participar en los asuntos de su competencia, en las acciones orientadas por el Sistema Nacional de Prevención y Atención de Desastres.
18. Las demás que le sean asignadas.

Artículo 4: El nivel nacional del sector Transporte está constituido por el ministerio de transporte y sus entidades adscritas:

1.4.5.3 Entidades adscritas

1. Instituto Nacional de Vías, Envías.
2. Instituto Nacional de Concesiones, INCO<1>.
3. Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Aerocivil.
4. Superintendencia de Puertos y Transporte, Supertransporte.
5. Órganos de Asesoría y Coordinación Sectorial
6. Comité de Coordinación permanente entre el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima, Dimar.
7. Consejo Consultivo de Transporte.

1.4.5.4 Referente Jurisprudencial

1.4.5.4.1 Jurisprudencia internacional. Es pertinente traer a colación en esta investigación, precedentes jurisprudenciales emitidos por las Cortes Internacionales de Derechos humanos como son la Corte Africana de Derechos Humanos y de los pueblos, Corte Europea de los Derechos Humanos y Corte Interamericana de los Derechos humanos, con la finalidad de conocer y analizar el alcance de los derechos fundamentales relacionados con la Responsabilidad de los diferentes Estados en cuanto a la construcción, conservación y mantenimiento de las obras publicas como también es indispensable indagar sobre los derechos vulnerados en caso de que el Estado omita sus obligaciones dentro de esta materia.

- A. La Corte Africana de los Derechos Humanos y de los Pueblos con base a sus consideraciones en la sentencia del día 25 de septiembre 2020 (Christopher Jonas V. United Republic

Tanzania), en la sentencia del día 7 noviembre del 2023 (Haruna Juma V. United Republic Tanzani) y en la sentencia del día 4 de diciembre del 2023 (Landry Ángelo Adalakoun And other V. Republic Benin) ha establecido unos criterios claros para consagrar la reparación a un perjuicio ocasionado por el actuar estatal, entre ellos se sitúan los siguientes: “Si la corte concluye que habido violación de los derechos humanos, debe dictar las ordenes apropiadas para remedir la violación incluido el pago de indemnización o reparación”, la reparación en la medida posible, debe eliminar las consecuencias del deber omitido o del hecho ilícito, y por último se podrá pedir como reparación estos conceptos, reparación pecuniaria por pérdida material, daños morales para sí mismo y para las víctimas, y reparación no pecuniaria en forma de garantía de no repetición y medidas de satisfacción (Corte Africana de Derechos Humanos y de los Pueblos, 2020).

- B. La Corte Europea de los Derechos Humanos con fundamento en sus argumentos en el caso Tsomtsos y Otros Contra Grecia (Sentencia 20680/92), en el caso Scopelliti Contra Italia. (Sentencia 15511/89) y en el caso Oerlemans Contra los Países Bajos. (Sentencia 12565/86) Han determinado que el Ministerio de Obras públicas, entidad pública de los diferentes estados es responsable por daños provocados por su actuar sobre protección y conservación de la infraestructura vial en proyectos de desarrollo, construcción de vías y explotación de recursos naturales.

1.4.5.4.2 Jurisprudencia nacional. En virtud a la consolidación del derecho jurisprudencial como un análisis dinámico del precedente, este expresa el ejercicio y la interpretación del ordenamiento jurídico, debido a su relación con la consagración de derechos constitucionales, por lo que, en esta investigación se crea, se desarrolla y consolida una línea jurisprudencial que establece la noción jurídica sobre pronunciamientos de la jurisdicción contenciosa administrativa, relacionados con la responsabilidad extracontractual del Estado en cuanto a las obras públicas, por consiguiente, a partir de estas sentencias se resolverá el siguiente problema jurídico planteado, ¿Cuál es el criterio de la jurisdicción contenciosa administrativa para atribuir responsabilidad extracontractual al Estado Colombiano por acción u omisión de las entidades encargadas del mantenimiento, conservación y rehabilitación de las obras publicas con énfasis en la infraestructura vial nacional?, para así referir un punto de partida dentro de la realidad jurídica que complementa

el objeto de estudio sobre la omisión del mantenimiento en la vía pública panamericana del 2021 al 2023 en el sector Rosas – Cauca.

Con esta finalidad, se procede analizar las siguientes sentencias:

Sentencia 76001-23 (29 de enero del 2014): Por medio de esta sentencia, la Sala de lo contencioso administrativo en su sección tercera, resuelve el siguiente caso presentado en ejercicio de la acción de reparación directa, en la que se solicitó que se declare administrativa y patrimonialmente responsable al municipio de Buenaventura- secretaria de obras públicas municipales y empresas públicas municipales, con fundamento en los hechos sucedidos el día 21 de septiembre de 1997, en el que el demandante se desplazaba en una moto y cayó en una alcantarilla destapada, lo que le causó graves lesiones; Teniendo en cuenta, los elementos facticos, la Sala precisa que el Estado se encuentra en la obligación de ejecutar labores necesarias para el cumplimiento de la sostenibilidad de red vial en los eventos nombrados a continuación,

I. Cuando se conozca las condiciones naturales del terreno, de las cuales sea previsible el desprendimiento de materiales de montañas aledañas a las carreteras, y sin embargo, no adopte medidas necesarias para evitar la ocurrencia de tragedias naturales o accidentes de tránsito”, II. cuando incurra en omisión de sus tareas de conservación y mantenimiento rutinario y periódico de la infraestructura vial, responsabilidad que acarreará mayor exigencia si se demuestra que los daños u obstáculos permanecieron sobre una carretera durante un tiempo razonable para actuar, sin que la entidad demandada hubiere efectuado las obras de limpieza, remoción, reparación o señalización, con miras a restablecer la circulación normal en la vía; en este evento, se deberán evaluar las condiciones y circunstancias del caso particular, con el fin de determinar la razonabilidad del tiempo, pero dicha valoración será aún más estricta si se llega a demostrar que el hecho anormal que presentaba la vía fue puesto en conocimiento de la accionada y que ésta omitió el cumplimiento de sus funciones; no obstante, en este punto cabe advertir que la falta de aviso a la entidad encargada no la exonera de responsabilidad. (Sentencias de: 24 de febrero de 2005, exp. 14335 y de 30 de marzo de 2000, expediente 1187).

Igualmente, en el expediente en cuestión, se demuestra que el hecho dañoso ocurrió por la conducta omisiva de la administración municipal, en razón a que pese teniendo a su cargo, el deber de tomar medidas necesarias para evitar accidentes por medio de la reparación de daños, la remoción de obstáculos o la instalación de avisos preventivos sobre la existencia de un factor de riesgo sobre la vía, no hizo nada al respecto, por lo que se decide, declarar patrimonialmente responsable y como consecuencia se condena al Municipio de Buenaventura a pagar a título de indemnización los perjuicios ocasionados.

Sentencia 29874 (09 de abril 2014): A través de esta sentencia se analiza la responsabilidad del Estado sobre la muerte del compañero permanente de la actora con ocasión al deslizamiento de tierra en la carretera panamericana, para conocer si en este caso se configura la falla del servicio vial por parte el Invías, puesto que existe omisión en el mantenimiento de la malla vial y una inadecuada gestión de riesgo de desastre previsible, o por el contrario se prueba la causal de exoneración de fuerza mayor, debido al fuerte y prologando invierno en la zona.

Para ello, el Consejo de Estado explica que en los casos en que se debate la responsabilidad del Estado como consecuencia de un daño producido por el incumplimiento del deber legal de la administración de mantener en óptimo estado de conservación, mantenimiento, señalización y seguridad de las vías públicas, el título de imputación por excelencia es el de falla de servicio, debido a que esta falla surge como consecuencia de una violación omisiva del contenido obligacional, determinado en la constitución y en la ley a cargo del Estado, por ende, le corresponde al Juez, determinar las falencias en que incurrió la administración y si estas implican un juicio de reproche, para esto la entidad pública solo podrá excluir su responsabilidad, si prueba que su actuación no constituyó una vulneración a ese contenido obligacional que le es exigible.

La comprobación de la ocurrencia de un incumplimiento omisivo del contenido obligacional impuesto normativamente a la Administración, de un lado y ii) la relación causal adecuada entre dicha omisión y la producción del daño, de otro. Así, por ejemplo, la responsabilidad del Estado, por omisiones en el deber de mantenimiento de las vías, resulta comprometida cuando se demuestra que las condiciones naturales del terreno, conocidas con anterioridad por la autoridad competente, hacían previsible el desprendimiento de

materiales o de tierra de las montañas aledañas a las carreteras y que, a pesar de ello, no se implementaron las medidas necesarias para evitar una situación de peligro; asimismo, cuando se demuestra que, a pesar de haber informado a las autoridades sobre daños en la vía, que impiden su uso en condiciones de seguridad y normalidad, no es atendida la solicitud de reparación y tampoco se instalan las correspondientes señales preventivas. (Consejo de Estado, 2014).

En el caso en concreto, el Invías conocía el peligro existente en la zona de los hechos, debido a la filtración de aguas, por el fuerte y prologando invierno, circunstancia que amenazaba con producir derrumbes, lo cual se acredita con el testimonio del coordinador del comité local para la prevención y atención de Desastres del municipio de Tangua, igualmente, en zonas inestables, se deben realizar estudios geológicos previos para tener certeza sobre la ausencia de riesgo o peligro para la seguridad de los pobladores, por lo que si se hubiese tomado las medidas preventivas y correctivas se hubiera podido evitar el deslizamiento de tierra que sepulto al señor, además el Invías también es responsable de informar a los pobladores acerca de la existencia de riesgos o peligros en la zona de los hechos, no solo por la filtración de aguas lluvias, sino porque en ese lugar ocurrido previamente un deslizamiento similar. En síntesis, debe descartarse la configuración de fuerza mayor por motivo de que el fuerte y prologando invierno era conocido por la administración por lo que el deslizamiento es previsible. En consecuencia, el Invías fue declarado responsable patrimonialmente y debe indemnizar a los familiares de las víctimas por daños y perjuicios ocasionados por concepto de daño moral, daño emergente y lucro cesante.

Sentencia 00274 de 2016 (8 de agosto 2016): En esta ocasión, el Tribunal Administrativo de Caldas en su sala de decisión, identifica la responsabilidad del Estado en los eventos de daños derivados por deslizamientos de tierra o desprendimiento de rocas o escombros en taludes adyacentes a vías públicas dentro del régimen de imputación de falla en el servicio, donde se reitera que la simple demostración de la ocurrencia de un desprendimiento de piedras no es suficiente para declarar la responsabilidad patrimonial del Estado por daños que ese suceso cause, por lo que la parte demandante debe acreditar que el daño que alega se produjo como consecuencia de la omisión en que incurrió la entidad en su deber de mantenimiento de la vía o de alguna actuación que haya sido determinante en la acusación del daño. Con fundamento al Tribunal Administrativo de Caldas

(2016)

Se agrega a lo anterior, la ausencia de prueba alguna que apunte a que la entidad conocía del riesgo de desprendimiento, derrumbe o deslizamiento en ese sector específico de la vía; o que de haberlo conocido, omitiera su obligación de tomar las medidas de precaución necesarias para evitar daños en la vida y bienes de los usuarios del carretable; ninguna noticia se tiene sobre antecedentes de sucesos de tal naturaleza en ese punto de la vía; ni de requerimientos, peticiones o quejas de la comunidad ante el Concesionario; tampoco de registros por parte del personal a cargo del mantenimiento, que alertaran sobre filtraciones de agua, grietas, piedras frágilmente arraigadas al talud, o cualquier otra variación en el estado del mismo.

Sentencia 11279 de 14 de abril 2023: El tribunal administrativo de Nariño, a través de esta sentencia estudia la responsabilidad del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible - Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres - Gobernación del Putumayo - Municipio de Mocoa – Corpoamazonía sobre los perjuicios derivados de la falla en el servicio por omisión en la gestión del riesgo en la avalancha que ocurrió el 1 de abril 2017 en el municipio de Mocoa. Por tanto, el Tribunal Administrativo de Nariño (2023) ha explicado:

la jurisprudencia del Consejo de Estado ha dejado establecido que es aplicable el régimen de falla del servicio, en el entendido de que, en principio, las catástrofes naturales no comprometen la responsabilidad estatal, salvo que se demuestre que las entidades competentes omitieron llevar a cabo acciones idóneas tendientes a evitar o mitigar consecuencias adversas para las personas. En atención a lo anterior, la Sección Tercera ha dispuesto que la imputación de responsabilidad al Estado por los daños antijurídicos derivados de la ocurrencia de desastres naturales dependerá de que se establezca su previsibilidad y resistibilidad, en conjunto con la inactividad del Estado que, conocedor de la potencial ocurrencia del fenómeno natural, no ejecuta acción alguna tendiente a conjurarlo, encontrándose obligado a ello, responsabilidad que también resulta comprometida si se establece que con su conducta activa, el Estado expuso a los administrados al fenómeno natural. Ello, por cuanto en principio estos eventos se

consideran constitutivos de fuerza mayor. Así, al estudiar la responsabilidad patrimonial del Estado por los daños provenientes de la ocurrencia de fenómenos naturales tales como el desbordamiento de ríos y quebradas, deslizamientos de tierra, desprendimiento de rocas, inundaciones por lluvias, entre otros, ha deducido tal responsabilidad frente a la demostración de que las entidades demandadas incumplieron su deber de vigilancia y cuidado y se abstuvieron de adoptar las medidas de prevención requeridas para cada caso concreto, a pesar de haber tenido conocimiento previo de la posible ocurrencia del hecho natural. Teniendo en cuenta lo enunciado, las entidades incurren en falla del servicio ante la ocurrencia de algún evento de la naturaleza cuando se sustraen a cumplir sus obligaciones, ya sea porque i) no previeron su ocurrencia o no desplegaron las medidas procedentes para evitar (o disminuir) sus efectos nocivos, ii) habiéndolo previsto no realizaron las acciones necesarias para atender el suceso o mitigar sus efectos o, iii) se abstuvieron de atender las consecuencias nocivas del evento, aun cuando este fuera imprevisible o irresistible.

En síntesis, la jurisprudencia de la jurisdicción contenciosa administrativa sobre la responsabilidad extracontractual del Estado Colombiano en cuanto a la omisión del deber legal de mantenimiento de vías nacionales que infieren en la prevención de desastres naturales, ha establecido un criterio unificado frente a las sentencias anteriormente referidas en las cuales se estudian casos análogos al objeto de estudio de la presente investigación, que contribuyen a establecer los aspectos más importantes sobre el análisis jurídico en esta materia, por tanto, estos postulados expresan que para endilgar responsabilidad al Estado colombiano sobre omisión de mantenimiento a la malla vial, se debe acreditar la prueba de la ocurrencia de un incumplimiento omisivo del deber legal, y la relación causal adecuada entre dicha omisión y la producción del daño, por lo que se debe demostrar que las condiciones naturales del terreno son conocidas con anterioridad por la autoridad competente, y que por ende, son previsibles el desprendimiento de materiales o de tierra de las montañas aledañas a las carreteras y que aun así, la administración ha dejado de implementar medidas necesarias para evitar una situación de peligro y daños en la vida y bienes de los usuarios del carretable y de poblaciones cercanas a la carretera, además de no informar a los asentamientos humanos sobre esta situación para una gestión de riesgo y evacuación oportuna. En este sentido, este referente jurisprudencial es un importante punto de apoyo para

atribuir responsabilidad patrimonial al Estado Colombiano en la omisión de mantenimiento de la vía pública panamericana en el sector Rosas Cauca que desencadeno el derrumbe del día 9 de enero 2023 que, a su vez, genero diferentes consecuencias en los sectores de empresas privadas del departamento de Nariño, empresas de transporte público y habitantes del municipio de Rosas, Cauca.

1.4.5.5 Referente doctrinal. La doctrina como fuente del derecho constituye una reflexión teórica sobre diversas cuestiones jurídicas que plantean la organización y formación del ordenamiento jurídica, de tal forma, este proyecto de investigación refuerza sus lineamientos mediante el libro denominado: “La Responsabilidad Extracontractual del Estado. ¿Qué? ¿Por qué? ¿Hasta dónde? XVI jornadas Internacionales de Derecho Administrativo, de autoría de Juan Carlos Henao y Andrés Fernando Ospina

Con respecto, a las apreciaciones sobre la responsabilidad del Estado Colombiano sobre la actividad urbanístico y territorial, se establecen los siguientes principios rectores del ordenamiento urbanístico y territorial:

- Principio de la función social y ecológica de la propiedad: “La construcción del sistema de la propiedad bajo el modelo del estado social de derecho se hace precisamente sobre la base y en el entendido de la proyección social de esta” (Santofimio, 2009, p. 76), de modo que la propiedad se encuentra vinculada a la sociedad por lo cual emanan deberes y obligaciones a cargo del Estado, ya que la función social de propiedad se concreta en el principio de solidaridad que a su vez se encuentra sujeto al interés común por encima de razones subjetivas individualistas.
- Principio de Interés general: Se basa en ser un presupuesto básico y determinante del ejercicio de los poderes públicos que considera como prevalentes los asuntos del común frente a los particulares, en esta perspectiva, este principio se encuentra vinculado directamente con los fines estatales.
- Principio de función pública del urbanismo:

El derecho urbanístico, en cuanto estructura jurídica vinculada indiscutiblemente a las actividades económicas del Estado, se conserva sustancialmente como un derecho vinculado en la teoría y la práctica a la acción pública, en desarrollo de este principio, se persigue los siguientes objetivos:

- a) Posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructuras de transporte y demás espacios públicos y su destinación al uso común
 - b) Atender los procesos de cambio en el uso del suelo y adecuarlo en aras del interés común, procurando su utilización racional en armonía con la función social de la propiedad.
 - c) Mejorar la seguridad de los asentamientos humanos ante los riesgos naturales.
- (Santofimio, 2009, p. 79)

1.4.5.6 Derecho comparado. Como último fundamento dentro de esta investigación, se emplea al derecho comparado como una herramienta que permite la identificación de legislación extranjera en materia de responsabilidad estatal para así determinar analogías y diferencias entre el marco jurídico colombiano con el ordenamiento jurídico francés, alemán, estadounidense, peruano y ecuatoriano para así proporcionar una base académica para la interpretación y el análisis de estos sistemas jurídicos.

A continuación, se explica el procedimiento y sustento normativo sobre la Responsabilidad Extracontractual del Estado en los diferentes ordenamientos jurídicos anteriormente nombrados:

1.4.5.6.1 Ordenamiento jurídico francés: La justicia administrativa del ordenamiento jurídico francés está conformada por el Consejo de Estado, los tribunales administrativos, los tribunales administrativos de apelación y la Corte Nacional de Asilo, órganos que protegen a los ciudadanos de los abusos o errores de la administración, además de juzgar los litigios que implican las decisiones de la administración, para ello existen 42 juzgados administrativos y 9 tribunales administrativos de apelación que se encuentran distribuidos en territorio nacional.

En consecuencia, la Responsabilidad Extracontractual del Estado en el ordenamiento jurídico

francés de acuerdo a su código de justicia administrativa y en la jurisprudencia del Consejo de Estado, dentro de las cámaras combinadas 5ª y 6ª, reconoce que el Estado es responsable sobre las disposiciones urbanísticas, así como el estado de los equipamientos públicos existentes o proyectados, con sujeción a la aplicación de disposiciones legislativas y reglamentarias (República de Francia, 2018).

1.4.5.6.2 Ordenamiento jurídico alemán. La suprema autoridad sobre la justicia administrativa en el marco jurídico de Alemania, *Bundesverwaltungsgericht*, (“Tribunal administrativo federal”), es el encargado de la resolución de litigios en el ámbito del derecho administrativo, siendo generalmente una autoridad de apelación, así como también puede decidir en primera instancia; Esta Corte profiere sus fallos en relación a un examen jurídico sobre la decisión del juez de inferior jerarquía sobre la interpretación de la legislación y jurisprudencia federal, sin embargo, al realizar la respectiva investigación sobre la responsabilidad estatal no se encuentra consagrada esta figura en la jurisprudencia nacional, no obstante en la sentencia de 4 de Julio del 2023- BVerwg 9 5.22 se reconoce el derecho de vía en énfasis a las carreteras federales, como un proceso de consolidación territorial y afirma el deber estatal sobre la conservación de la estructura vial federal de la república alemana con la finalidad de la protección al interés general.

1.4.5.6.3 Ordenamiento jurídico estadounidense. Este ordenamiento jurídico no cuenta específicamente con la figura denominada “Responsabilidad Extracontractual estatal”, sin embargo, prevé un tribunal de reclamos federales en donde se suscita la resolución de litigios en contra de los Estados Unidos, en este entendido, una similitud entre el ordenamiento jurídico de los Estados Unidos y el ordenamiento jurídico de Colombia es el órgano encargado de la infraestructura vial nacional, ya que en Colombia, es un órgano que conforma la rama ejecutiva denominado Ministerio de transporte mientras que en Estados Unidos también es un órgano que integra el poder ejecutivo titulado como Departamento ejecutivo federal de transporte.

En atención a ello, el departamento ejecutivo federal de transporte toma sus decisiones en consideración al bienestar comunitario e integridad ambiental por medio de un proceso de planificación integral que incluye el desarrollo, la seguridad y la protección, de modo que los proyectos de transporte se adecuen a un análisis y evaluación potencial en la sociedad que reduzca

los riegos de los ciudadanos,

También el Departamento ejecutivo federal de transporte mediante la Administración Federal de Carreteras presta asistencia financiera y técnica a los gobiernos estatales y locales, puesto que este organismo es el responsable de garantizar la construcción, mantenimiento, seguridad y conservación de las carreteras y autopistas de Estados Unidos (Administración Federal de Carreteras, 2024).

1.4.5.6.4 Ordenamiento jurídico peruano: Dentro del sistema jurídico peruano, se sitúa la responsabilidad patrimonial de la Administración pública en cuanto a las garantías que ofrece para contrarrestar los daños derivados de la actuación administrativa, debido a que en el artículo 238 de su constitución, se reitera que la administración responde por los daños directos e inmediatos causados por los actos de la administración o los servicios públicos directamente prestados por ella, por lo cual, toda omisión y actuación forma o material del Estado, está sujeto en tanto cause una lesión al administrado, al régimen de responsabilidad patrimonial, igualmente el daño debe ser concreto y recaer sobre el patrimonio de un administrado, por lo que la indemnización debe suponer una reparación integral por el daño, de modo, que se debe tener en cuenta el lucro cesante. Por último, en estos casos es importante acreditar el nexo causal entre el daño y la actuación, con base a la teoría de causa adecuada.

1.4.5.6.5 Ordenamiento jurídico ecuatoriano: La responsabilidad Estatal es una figura establecida dentro de la constitución del Ecuador de 2008, debido a que en el artículo 11.9 se determina que la responsabilidad estatal consiste en reparación de violaciones de derechos por la falta o deficiente prestación de servicios públicos, por acciones u omisiones en el ejercicio de potestades públicas, a su vez esta figura jurídica se fundamenta en el principio garantista de protección de derechos estipulados en el artículo 86.3, constituyendo una reparación integral, de forma que dentro de la jurisprudencia de la Sala contencioso administrativo de la Corte Suprema de Justicia se alude que un título de imputación de responsabilidad objetiva del Estado, es el defecto sistémico funcional del servicio público, es decir, la falla del servicio, la cual se fundamenta en el funcionamiento anormal de un servicio público ya sea por falta o deficiencia del servicio, que provoca un daño antijurídico al particular, quien no debe probar la culpabilidad sino únicamente el

nexo causal entre la falta y el daño ocasionado. Igualmente, la tipología del daño, se clasifica en daño material entendido como la pérdida o detrimento de ingreso de la persona afectada, los gastos con motivos de los hechos y consecuencias de carácter pecuniario mientras que el daño inmaterial comprende la compensación a través del pago de una cantidad de dinero por los sufrimientos causados, entorno al menoscabo de valores y condiciones del afectado y su familia.

En definitiva, se observan diferencias entre los ordenamientos jurídicos de Alemania, Estados Unidos y Colombia debido a que en el sistema jurídico alemán y estadounidense no se contempla la figura de responsabilidad extracontractual del Estado, no obstante, su estructura estatal amplia varias garantías sobre la efectividad del derecho vial en énfasis a la rehabilitación, conservación y mantenimiento de vías federales, por el contrario, los ordenamientos jurídicos de Francia, Ecuador y Perú se asemejan al sistema jurídico Colombiano debido a la existencia en sus constituciones nacionales de la responsabilidad patrimonial del Estado, generada a partir del actuar o de la omisión de prestación de servicios públicos a cargo de la administración, la cual se constituye a partir del título de imputación de falla o falta del servicio, acreditando el hecho generador, el daño antijurídico y el nexo causal para consolidar una respectiva indemnización teniendo en cuenta la tipología del daño. Por lo cual, el objeto de estudio de la presente investigación se adecua en omisión legal de la obligación de mantenimiento en la vía pública panamericana del 2021 al 2023 en el sector Rosas – Cauca.

1.5 Metodología

La investigación denominada “Análisis jurídico de la presunta responsabilidad extracontractual del Estado sobre la omisión de mantenimiento en la vía pública panamericana Rosas, Cauca”, se suscribe en el tipo de saber socio-jurídico ya que se desarrollará a partir del método cualitativo, debido a que se establece como finalidad, describir el objeto de estudio a través de rasgos determinantes por lo cual debe existir un análisis que integre la interpretación de los presupuestos jurídicos para endilgar responsabilidad al Estado, de esta forma el proceso investigativo produce una explicación y fundamentación teórica sobre el fenómeno.

1.5.1 Paradigma de investigación

El presente proyecto se desarrolla por medio del paradigma de investigación cualitativo ya que tiene como finalidad la resolución de un problema investigativo permitiendo el logro de los objetivos establecidos, enfocándose en la búsqueda de conocimiento para su aplicación y comprensión de la realidad social, por tanto, este proyecto pretende evaluar la constitución de los presupuestos jurídicos para atribuir la responsabilidad extracontractual al Estado por la omisión del mantenimiento en la vía pública Panamericana en el municipio de Rosas en el departamento del Cauca entre el periodo 2021-2023.

1.5.2 Enfoque de investigación

El proyecto de investigación se abarca desde un enfoque histórico hermenéutico debido a que se busca proponer nuevos fundamentos teóricos para analizar un problema jurídico, debido a que se apropia de las teorías relacionadas con la responsabilidad extracontractual del Estado evaluando si se establecen los presupuestos jurídicos para atribuir la responsabilidad extracontractual al Estado por la omisión del mantenimiento en la vía pública Panamericana en el municipio de Rosas en el departamento del Cauca entre el periodo 2021-2023.

1.5.3 Tipo de investigación

El tipo de estudio que se aborda en la investigación es de carácter explicativo ya que pretende generar un entendimiento estructurado sobre los presupuestos jurídicos que atribuyen la responsabilidad extracontractual del Estado en cuanto a la omisión del mantenimiento en la vía pública Panamericana en el municipio de Rosas en el departamento del Cauca entre el periodo 2021-2023.

1.5.4 Técnica e instrumentos de recolección de información

El presente proyecto de investigación se estructura en fuentes de información primarias y secundarias con base a las siguientes técnicas:

1.5.4.1 Revisión documental. Consiste en el uso de fuentes secundarias o externas de recolección de información mediante análisis documental, análisis legal, análisis doctrinal y análisis jurisprudencial, que sirven para apoyar el argumento de este trabajo.

Para ello, se utilizó como instrumentos de análisis de información, una matriz de revisión documental y fichas de análisis jurisprudencial, para estudiar el acervo teórico en la investigación, y referir los datos bibliográficos pertinentes.

1.5.4.2 Entrevistas semiestructuradas. Es una técnica de investigación para conocer fuentes de información primaria, en la cual se mantiene la estructura básica de las preguntas de la entrevista y se permite brindar una flexibilidad al investigador para abordar información proporcionada por el entrevistado y así conocer información detallada sobre el tema en cuestión.

Por lo tanto, se empleó como instrumento de recolección de información, un cuestionario dirigido a cada sector poblacional que intervino, como lo fueron, las empresas privadas del departamento de Nariño, los miembros de empresas o asociaciones de transporte público y los habitantes del sector Rosas, Cauca y veredas aledañas.

1.5.5 Población y muestra

Para la presente investigación se tuvo en cuenta los siguientes criterios para consolidar los documentos y la respectiva población posibilitando implementar el instrumento de recolección de información enfocado a los empresarios del departamento de Nariño, miembros de empresas y/o asociaciones de transporte público y habitantes del sector Rosas, Cauca y veredas aledañas:

1.5.5.1 Unidad de análisis. Fue posible encontrar un amplio contenido normativo, jurisprudencial y doctrinal sobre el caso bajo análisis, además de artículos emitidos por las entidades estatales como informes e instructivos. A nivel internacional, se consolidó una amplia fuente de información sobre tratados, convenciones y declaraciones aplicables al estudio. Así mismo, se encontraron fuentes y documentos históricos que regulaban lo concerniente a la

responsabilidad estatal y los elementos constitutivo del daño antijurídico con énfasis en la teoría de la falla del servicio, por lo que se debió hacer una selección minuciosa de todas las fuentes a emplear.

1.5.5.2 Unidad de trabajo. Se hizo la elección de documentos a partir con un amplio material de estudio considerando los presupuestos jurídicos necesarios para endilgar responsabilidad estatal, el cual estuvo compuesto por artículos constitucionales, leyes que reglamentan el objeto de estudio, jurisprudencia de la jurisdicción contencioso administrativa en casos análogos, doctrina de grandes pensadores del derecho administrativo, además de profundizar en diferentes ordenamientos jurídicos sobre esta figura jurídica para estructurar el derecho comparado aplicable al caso.

1.5.5.3 Criterios de selección. Para un resultado más eficiente, se tuvo en cuenta los siguientes criterios:

- Jurisprudencia de la jurisdicción contencioso administrativa que trate sobre responsabilidad patrimonial del estado en omisión de obras públicas con énfasis en vías públicas.
- Comunidades afectadas directamente por la omisión del mantenimiento de la vía pública panamericana en el sector de Rosas, Cauca en el periodo 2021-2023.
- Eventos geológicos o ambientales similares al ocurrido el día 9 de enero de 2023 enfatizando en la gestión del riesgo aplicada por parte de las entidades estatales competentes.
- Tratados internacionales y normatividad que establezca el deber de mantenimiento, conservación y rehabilitación de vías públicas nacionales para efectivizar el derecho de locomoción.

1.5.5.4 Criterios de exclusión. Para concretar los objetivos de la presente investigación, se hizo necesario suprimir la información poco relevante, como:

- Jurisprudencia de la jurisdicción contencioso administrativa que trate sobre responsabilidad patrimonial del estado que no tuviera como objeto central la teoría de la

falla del servicio.

- Comunidades afectadas por deslizamientos en el periodo 2021-2023.
- Eventos geológicos o ambientales similares al ocurrido el día 9 de enero de 2023 enfatizando en la gestión del riesgo aplicada por parte de las entidades estatales competentes.
- Tratados internacionales y normatividad que establezca el deber de mantenimiento, conservación y rehabilitación de vías públicas nacionales para efectivizar el derecho de locomoción.

2. Resultados

2.1 Presupuestos jurídicos de la responsabilidad extracontractual del estado dentro del marco jurídico colombiano

Para iniciar este nuevo capítulo, es indispensable comprender a la soberanía como un principio cardinal dentro de la teoría del Estado, logrando así conocer con exactitud cada uno de los elementos integrales para atribuir responsabilidad extracontractual al Estado Colombiano, consolidando el juicio de imputación sobre el deber administrativo omitido en la vía panamericana a la altura del municipio de Rosas, Cauca entre los años 2021-2023, para ello, se abordará una explicación sobre estos presupuestos con el fin de dar una mayor comprensión al tema en cuestión.

Como primer punto, es necesario precisar que la soberanía de los Estados “denota el derecho legal inalienable, exclusivo y supremo de ejercer poder dentro del área de su poder. El ejercicio de los poderes soberanos en la esfera nacional comprende los poderes legislativo, ejecutivo y judicial” (Kaiser, 2010, p. 85). De forma que, dentro del Estado Colombiano, la soberanía se ejerce como autoridad suprema y se radica en el pueblo, además de ejercerse a través de los órganos constitucionales reconocidos. Así pues, el artículo 101 constitucional establece el dominio de territorio del Estado en cuanto a sus límites, por lo cual, este artículo reza que “Los límites de Colombia son los establecidos en los tratados internacionales aprobados por el Congreso, debidamente ratificados por el Presidente de la República, y los definidos por los laudos arbitrales en que sea parte la Nación” (Const., 1991, art. 101), en el entendido que también forma parte de territorio nacional, el territorio continental, el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, la isla de Malpelo y demás islas, islotes, cayos, morros entre otros, además del subsuelo, mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva, el espacio aéreo, el segmento de la órbita geostacionaria, el espectro electromagnético y el espacio donde actúa, con fundamento al Derecho Internacional.

Luego de abordar los límites del Estado Colombiano, es importante traer a colación el libro de Arciniegas (1982), en el cual se determina la esencia histórica del concepto de responsabilidad extracontractual y sus elementos, ya que menciona que la transformación del Estado liberal en

Estado Intervencionista, entendida como una forma de mediar la desigualdad social y la lucha de clases, trajo la urgencia de admitir la responsabilidad estatal por perjuicios que causa la administración con sus actividades a los particulares, por tanto el intervencionismo estatal es cada vez más aplicado, lo que conlleva a un aumento de actividades a cargo de la administración pública bajo su dirección, control o vigilancia, para satisfacer los intereses de los ciudadanos; En su principio, las normas civiles constituyeron el fundamento jurídico de la responsabilidad estatal, tal como en el ordenamiento jurídico Francés, se aplicó el artículo 1384 del Código Civil para consagrar “la responsabilidad del amo por perjuicios causados a sus criados”, responsabilidad por el hecho de otro, fundada en la culpa en la elección y en la culpa de vigilancia, en cuya virtud, el Estado es responsable por no escoger bien a sus servidores o no ejercer la debida vigilancia sobre los mismos, A pesar de esto, la aplicación de normas de derecho civil a la Responsabilidad Extracontractual del Estado fue objeto de críticas por la doctrina y por la jurisprudencia francesa, por ejemplo, el fallo Rothshild proferido por el Consejo de Estado Francés el día 6 de diciembre de 1855 se apartó por primera vez de tal aplicación y suscito el conflicto de competencia entre la Corte de Casación y el Consejo de Estado seguido por el fallo Blanco, en los cuales se decide sustraer la Responsabilidad extracontractual del Estado del régimen del código civil estableciendo la autonomía de las normas y competencia de la jurisdicción especializada debido a que esta responsabilidad no es general ni absoluta, simplemente ostenta reglas especiales que varían de acuerdo a las necesidades del servicio y a la necesidad de conciliar los derechos del Estado con los derechos particulares. Por lo cual, con la evolución del Estado de derecho, el control sobre la actividad estatal se redujo a la responsabilidad del Estado sobre la culpa, la presunción de culpa, la ausencia de culpa o la responsabilidad objetiva.

En el artículo titulado “régimen de la responsabilidad patrimonial del Estado en Colombia: El título jurídico de la imputación”, realizado por Angélica María Armenta Ariza, se expresa que en virtud a la expedición de la Constitución política de Colombia de 1991 se transforma sustancialmente la teoría del Estado, por lo que Colombia trascendió a consolidarse como un Estado Social de Derecho, en el cual el ser humano es un pilar fundamental en el Estado por lo que la finalidad de la acción estatal debe centrarse en la sociedad, de manera que supera las tesis originarias referentes a que el Estado no es responsable por los daños causados en desarrollo de su actividad, esto significa que la jurisprudencia colombiana se apoyó en la doctrina francesa

especificando que el Estado es un sujeto de responsabilidad por los perjuicios que ocasionaba su actividad, además en virtud al artículo 90 constitución se consagra en el ordenamiento jurídico colombiano, el régimen de la responsabilidad Extracontractual del Estado.

- Teoría del daño antijurídico: Se parte del artículo 90 constitucional, “El estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables”, por lo que el daño antijurídico es aquel que la víctima no tiene el deber jurídico de soportar, por consiguiente, la jurisprudencia de la alta corporación administrativa ha dicho que el daño consiste en “el detrimento, perjuicio, menoscabo, dolor, o molestia causado en alguien, en su persona, bienes, libertad, honor, afectos, creencias, etc.”, Igualmente, para que el daño sea antijurídico debe constar que a la víctima no se le ha impuesto el deber jurídico de soportarlo, y por esta razón, la responsabilidad del Estado se compromete en su actuar antijurídico o no ajustado a derecho, de forma que si el desarrollo de una actividad estatal ocasiona un daño, se debe examinar como antijurídico el daño ocasionado mas no la actuación del Estado. Igualmente, en los casos de presencia de un daño que la víctima está en la obligación jurídica de soportar, no existe reconocimiento de indemnización.
- Daños causados por vehículos automotores: En el ordenamiento jurídico colombiano estos daños y su respectiva indemnización encuentran bases en la teoría del riesgo excepcional, que se presenta cuando el Estado en cumplimiento de una actividad lícita que representa un beneficio para la sociedad, crea un riesgo que afecta la vida de una persona o su patrimonio; El elemento de imputación del daño es el riesgo en que de manera excepcional es puesta la víctima, por este motivo, el Consejo de Estado ha clasificado esta teoría dentro del criterio de responsabilidad objetiva basada en el riesgo. Con esto se quiere mencionar que en este esquema es suficiente que el actor demuestre la creación o la situación de riesgo, el daño ocasionado y el nexo o relación de causalidad entre el riesgo y el daño.
- Daños causados con armas de dotación oficial: Este tipo de daños son producto del uso de armas de la fuerza pública y otros órganos del Estado, por lo se toma como objeto de protección al daño y al riesgo de su utilización, constituyendo un título jurídico de imputación para reclamar perjuicios.

- Daños causados en el ejercicio de actividades peligrosas: Este régimen jurídico hace referencia a que el daño es ocasionado de una actividad peligrosa como: el uso de armas de fuego, la conducción de vehículos o redes de energía, por tanto, el régimen aplicable es de carácter objetivo, puesto que el factor de imputación es el riesgo grave y anormal que el Estado expone a sus administrados, por ello, basta la realización del riesgo creado por el Estado para que el daño resulte imputable a este.

Como resultado, una vez analizados los diferentes títulos jurídicos de imputación de la responsabilidad Extracontractual del Estado Colombiano, se determina que la norma constitucional acredita que la responsabilidad del Estado por regla general es subjetiva por lo que debe probarse la existencia de un daño jurídico, el cual debe ser imputable al Estado, y esta imputación se realiza a través de los títulos jurídicos de imputación. De igual manera, en el marco jurídico colombiano existen algunas excepciones de responsabilidad objetiva.

Prosiguiendo con la explicación sobre los presupuestos jurídicos de la Responsabilidad Extracontractual del Estado Colombiano, antes de abordar de forma genérica su alcance, es importante comprender la responsabilidad del Estado por fallas geológicas, artículo que se analizara a continuación:

El artículo denominado Responsabilidad del Estado por fallas ecológicas elaborado por Eduardo José Acuña Gamba en el año 2016 señala que el estudio de la responsabilidad del Estado es un tema trascendental en el Estado Colombiano debido a que se constituye como un principio del derecho constitucional, además de tener una relación con el principio de legalidad y el control de las prerrogativas del poder, por lo cual, un tema interesante de investigación se propone por medio de la responsabilidad estatal por los daños que se materializan con ocurrencia de fallas geológicas, ya sea por muertes y/o lesiones que sufran los ciudadanos en su patrimonio o en su vida, en este sentido, se procede a realizar un minucioso análisis de la normatividad Colombiana sobre las obligaciones del Estado en cuanto a la gestión del riesgo y prevención del desastre natural, como también se determina los elementos de la responsabilidad y su correspondiente título de imputación al Estado para establecer en qué casos una falla geológica no configura una causal de exoneración

de responsabilidad (fuerza mayor).

En otras palabras, la responsabilidad del Estado por fallas geológicas se analiza sobre la base del título de imputación de la falla del servicio, puesto que las funciones legales son asignadas a entidades públicas que se encargan de la prevención de desastres naturales y de gestión del riesgo ambiental, por lo que este título de imputación se utiliza para atribuir responsabilidad por funcionamiento anormal o inactividad de la administración; Para que esta responsabilidad se configure deben existir previamente una obligación estatal y su respectiva infracción, la cual hace referencia a la situación donde el Estado debe prestar un servicio, pero este no lo presta o lo hace con retardo, irregularidad o ineficacia, asimismo, debe coexistir un perjuicio antijurídico como un perjuicio material o una pérdida patrimonial, y por último un nexo causal entre ambas.

Igualmente, al indagar sobre las obligaciones estatales en materia a la atención de desastres, se encuentra en primer lugar, en el artículo 62 ley 46 de 1988, que expresa que la Oficina Nacional para la atención de desastres es responsable de organizar y mantener un sistema integrado de información que permita conocer y ubicar territorialmente los riesgos en el territorio nacional y el análisis de vulnerabilidad, por otra parte la ley 09 de 1989 ordena a los alcaldes de realizar un inventario de asentamientos humanos que presenten altos riesgos para sus habitantes en razón a derrumbes, deslizamientos u otras condiciones de vulnerabilidad, dicha normatividad fue modificada por la ley 2 de 1991, que impuso la actualización de información sobre los asentamientos humanos, de igual forma la ley 388 de 1997, se define los factores que se debe tener en cuenta para elaborar planes de desarrollo, los cuales son: sustentabilidad ambiental y proceso de planeación.

Como se ha dicho, también el Sistema Nacional para la prevención y Atención de desastres en conjunto con las entidades correspondientes tienen como función medir, evaluar, controlar y comunicar informaciones sobre esta materia, de modo que la ley 1523 de 2013 adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y crea el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres con la finalidad de fomentar la generación y el uso de la información sobre el riesgo de desastres, su reducción y su respuestas a emergencias dentro del territorio colombiano.

En definitiva, con la expedición de la constitución colombiana de 1991, se consagra al daño antijurídico como presupuesto de la responsabilidad del Estado, ampliando su ámbito de aplicación debido a que el daño puede provenir de una conducta irregular o ilegal de la administración o en casos de que el administrado no tenía carga jurídica para soportar el perjuicio. Para ello, el deber resarcitorio del Estado es la reparación ante el daño ocasionado por los órganos estatales ya sea por sus agentes, por hechos, o actos legítimos o ilegítimos. En consecuencia, en el ordenamiento jurídico colombiano se presentan diversos títulos de imputación, sin embargo, el título de imputación que acredita la responsabilidad del Estado por fallas geológicas es el de falla de servicio, para esto, el Consejo de Estado ha estipulado que para que el Estado pueda ser declarado responsable por falta o falla de servicio, se requiere la subsistencia de tres condiciones: la existencia de una falla del servicio, la existencia del perjuicio y la relación entre la falla y el perjuicio, por este motivo, se considera al Estado responsable por falla del servicio como resultado del no cumplimiento o cumplimiento tardío de los deberes fundamentales de la administración consagrados en la constitución, de manera que el incumplimiento del deber preexistente se determina a partir de “la culpa de la administración por extralimitación de sus funciones, retardo en el cumplimiento de sus obligaciones, obligaciones cumplidas de forma tardía o defectuosa o por incumplimiento de las obligaciones a cargo del Estado” (Ruiz, 2010, p. 2).

En este aspecto, la falla del servicio puede ocasionarse por diversas situaciones, tal como la ocurrencia o materialización de un riesgo como el caso de las fallas geológicas, de manera que el Estado puede ser responsable por el incumplimiento de sus obligaciones en dos situaciones, la primera hace referencia a la omisión de las entidades públicas de tener actualizados los bancos de información que permita conocer y ubicar los riesgos existentes en territorio nacional, y la segunda es la actuación defectuosa o tardía de la administración para evitar la ocurrencia del siniestro. Por tanto, la jurisprudencia del Consejo de Estado ha señalado los elementos de responsabilidad administrativa por omisión, donde debe existir una obligación normativamente atribuida a una entidad pública, la cual no haya cumplido, o la haya cumplido defectuosamente, además de existir un daño, por lo que la falla de la administración debe considerarse como fuente del perjuicio.

Para terminar con la apreciación de este artículo, se cita algunas sentencias emitidas por el Consejo de Estado, como apoyo al juicio de imputabilidad al Estado de conformidad al título de

Falla del servicio por fallas geológicas.

- Sentencia de 7 de diciembre del 1977 C.P. Carlos Portocarrero Mutis: En la carretera de “Quebrada Blanca” eran frecuentes los deslizamientos de rocas y tierra, los cuales causaron la muerte de un pasajero y lesiones a los demás transeúntes, por tanto, se demanda al Estado para recibir la correspondiente indemnización por los daños sufridos; Una vez este caso, llega al Consejo de Estado, en su sala contenciosa administrativa analiza que los derrumbes en aquella carretera eran previsibles por la naturaleza geológica del terreno y las condiciones climáticas de la región, por lo que es obligación del Estado actuar ante el peligro ya que al permitir el tránsito de vehículos automotores por vías peligrosas, vulnera la integridad de los administrados. También, al existir los deslizamientos con alta frecuencia se desvirtúa la existencia de la causal de exoneración fuerza mayor.
- Sentencia del 24 de febrero del 2005 C.P Ruth Stella Correa: En este caso se abarca la situación de desprendimiento de materiales de las montañas aledañas a la carretera, que produjo el descenso de dos ciudadanos, quienes estaban trabajando en labores del campo cuando fueron sepultados por una avalancha desde la carretera central Pereira- Santa Rosa de Cabal, por lo cual, al presentar la demanda, los demandantes expresan que este incidente se ocasiono por omisiones en el deber de mantenimiento de carreteras y por qué se había detectado fallas en el terreno que eran conocidas, previsibles y resistibles; Por ende, el Consejo de Estado por medio de este fallo, estudia la responsabilidad del Estado por omisiones en el deber de mantenimiento de carreteras, en donde estipula que si las entidades demandadas conocían las condiciones naturales del terreno, es previsible el desprendimiento de materiales de las montañas aledañas a las carreteras, y que estas al no tomar las medidas necesarias para evitar el incidente, se debe declarar la responsabilidad patrimonial del Estado por los daños sufridos por esta situación, sin embargo, en este caso no se demostró que el desprendimiento de la banca de carretera Pereira- Santa Rosa de Cabal fuera consecuencia en actuar omisivo de la administración.

De conformidad a este artículo, se estima que el Estado tiene obligaciones en la gestión, prevención, reducción y mitigación del desastre natural, además de ser responsable por mantener

actualizado el Sistema Nacional de Información para la gestión del riesgo de desastres para tener conocimiento sobre los riesgos por falla geológica que estén presentes en el territorio nacional, por lo que en situaciones de se debata la responsabilidad Estatal por fallas geológicas, el único título de imputación sobre esta es el de falla de servicio, ya sea falla probada o falla presunta-

Finalmente, en este capítulo se desarrollará de forma genérica los presupuestos de la Responsabilidad Extracontractual del Estado en el ordenamiento jurídico colombiano vigente.

2.1.1 Responsabilidad extracontractual del estado en el marco jurídico colombiano

Para Pastrana (2018), la Responsabilidad Extracontractual del Estado “Es el sometimiento estatal al ordenamiento jurídico por las actuaciones u omisiones que generan un daño a quien no tenía el deber jurídico de soportarlo” (p. 84); Asimismo esta responsabilidad origina el deber indemnizatorio del ente estatal.

A partir de la promulgación de la constitución colombiana de 1991, la responsabilidad extracontractual del Estado se caracteriza por tener un fundamento constitucional en el artículo 90, el cual se constituye como la fuente dentro de la estructura de la responsabilidad estatal en Colombia, a su vez, esta figura se encuentra consagrada en los pilares fundamentales del Estado, estipulados en el artículo 1 de la carta magna, es decir, la dignidad humana, el trabajo, la solidaridad social, y la prevalencia del interés general. Igualmente, este artículo dispone que el Estado es responsable patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables que sean causados por la acción o la omisión de los servidores públicos, de modo que la responsabilidad se crea al momento de configurar un daño calificado como antijurídico, en el entendido que el sujeto que lo sufre no ostenta el deber jurídico de soportar el perjuicio, esta apreciación se realiza de conformidad a la efectividad del principio de igualdad de las cargas públicas, que insta que el resarcimiento debe ser proporcional al daño sufrido.

Por tanto, el daño al ser el primer elemento a identificar en un proceso de responsabilidad, debe acreditarse. Luego de establecer la existencia del daño, se debe determinar si el mismo puede ser imputado al Estado por medio de diferentes títulos de imputación de responsabilidad objetiva o

subjetiva, en esta investigación se hará énfasis en el título de imputación de falla o falta del servicio en cuanto se determina la omisión de las autoridades públicas en el cumplimiento de sus deberes funcionales. Y por último se debe precisar las características y el alcance del nexo causal como elemento estructurante de la responsabilidad administrativa, el cual hace referencia a la vinculación que surge de la conducta u omisión del estado por medio de sus agentes, además, dentro de este aspecto, es esencial considerar, la incidencia del rompimiento del nexo causal que ocasiona la exoneración de la responsabilidad extracontractual del Estado, por lo cual, se debe revisar las causales de exoneración, precisando mayor trascendencia en la fuerza mayor, debido a que para consolidar la atribución de responsabilidad extracontractual al Estado colombiano, es indispensable consolidar la existencia de un nexo causal entre la actuación u omisión de la administración pública y la ocurrencia de un daño antijurídico.

Como se indicó, el derecho colombiano actual se basa en tener un esquema de responsabilidad extracontractual que exige la presencia de tres elementos para atribuir responsabilidad al estado que son el daño, la imputación y la relación de causalidad o nexo causal de conformidad a la constitución política de Colombia de 1991, a la ley 1437 del 2011 y a la jurisprudencia nacional. Es así como, se procede a explicar cada uno de los elementos mencionados anteriormente.

2.1.2 Daño Antijuridico

Esguerra (2010) conjuntamente al tratadista Henao (2017) han definido al daño antijurídico como “la lesión de un interés legítimo, patrimonial o extrapatrimonial, que la víctima no está en la obligación de soportar” (p. 7); Por tanto, “el daño es la causa de la reparación y la responsabilidad es la finalidad última de la responsabilidad”. En otras palabras, “es aquel que se irroga a pesar de que no existe una ley que lo justifique o imponga la obligación de soportarlo” (Santofimio, 2017. p. 745).

De esta manera, la responsabilidad del Estado se encuentra fundamentada en el daño como elemento primordial, a su vez, el daño antijurídico debe ser imputable, lo cual se determina por el nexo causal entre la actividad y el daño ocasionado.

Asimismo, la jurisprudencia del consejo de Estado en la sentencia del 1 febrero del 2012. C.P Dr. Jaime Santofimio Gamboa y en la sentencia del 23 mayo del 2012 C.P Dr. Enrique Gil Botero, ha referido que el concepto de daño antijurídico se ha entendido como “una lesión a un derecho o bien jurídico o interés legítimo que los demandantes no están obligados a soportar” y que se encuentra protegido por el ordenamiento jurídico. También se señala que “la antijuricidad del perjuicio no depende la licitud o ilicitud de la conducta desplegada por la administración, si no de la no soportabilidad del daño por parte de la víctima” (Sentencia C-254/03, p. 6).

Por lo anterior, el precedente jurisprudencial emitido por la Corte Constitucional ha indicado que el daño antijurídico constituye el fundamento del deber de reparación estatal que se encuentra relacionado con el cumplimiento de los principios del Estado Social de derecho ya que el Estado debe salvaguardar los derechos y libertades de los administrados frente a la propia administración debido a que la esencia del deber de reparar abarca una responsabilidad patrimonial ante los daños que resulten del actuar estatal; En consecuencia el daño debe ser atribuible al Estado, es decir, debe generarse en virtud de una actuación u omisión de la administración y debe connotarse como antijurídico, que consiste en el desborde de las cargas comunes no consagradas en las normas y que son resultado de la actividad estatal. Por lo que no es necesario que exista una conducta dañosa por parte del ente estatal, si no la mera antijuricidad o ausencia de la obligación de soportar el desequilibrio de una carga no contemplada en la ley.

Otro aspecto importante del daño antijurídico se fundamenta en el artículo 90 constitucional y el artículo 140 del código de procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo, los cuales nombran al daño antijurídico como un elemento de la responsabilidad extracontractual del Estado; Por un lado, el artículo 90 establece que “El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas” (Const. 1991, art. 90), y el artículo 140, complementa dicho enunciado con la apreciación de que existe responsabilidad del Estado cuando,

la causa del daño sea un hecho, una omisión, una operación administrativa, o la ocupación temporal o permanente de un inmueble por causa de trabajos públicos o por cualquiera otra causa imputable a una entidad pública o a un particular que haya obrado siguiendo una expresa

instrucción de la misma. (Ley 1437, 2011, art. 140)

Por lo cual, de conformidad al fallo 21861 del 2012 pronunciado por el Consejo de Estado, dicho daño tiene como características que sea cierto, presente o futuro, personal, determinado o determinable, y que se trate de una situación jurídicamente protegida.

- Antijurídico: El administrado no tiene el deber jurídico de soportarlo.
- Cierto: Debe apreciarse material y jurídicamente, que no se limite a una mera conjetura, y que suponga una lesión a un derecho, bien o interés legítimo que se encuentra protegido por el ordenamiento jurídico.
- Personal: Debe ser padecido por quien lo solicita, en tanto se cuente con la legitimación en la causa para reclamar el interés que se debate en el proceso

Paralelamente el fallo 21861, expresa que la antijuricidad del daño se debe constatar en la materialidad y certidumbre de una lesión a un bien o a un interés amparado por ley, además de determinar “la vulneración o afectación de ese derecho o intereses contravenga el ordenamiento jurídico, en tanto no exista deber jurídico de tolerarlo” (Consejo de Estado, 2012, p. 1).

El daño antijurídico no puede ser entendido como un concepto puramente óntico, al imbricarse en su estructuración un elemento factico y uno jurídico se transforma para convertirse en una institución deontológica, dado que la lesión antijurídica es resarcible integralmente en términos normativos. (Consejo de Estado, 2012, p. 1)

Es así como, solo habrá daño antijurídico cuando se verifique una modificación o alteración negativa fáctica o material respecto de un derecho, bien o interés legítimo que es personal y cierto frente a la persona que lo reclama, y que desde el punto de vista formal es antijurídico, es decir no está en la obligación de soportar porque la normativa no le impone esa carga. (Consejo de Estado, 2012, p. 1)

2.1.3 Título de imputación: falla o falta de servicio

En virtud a la sentencia 66001 del día 13 de abril del 2011, C.P. Dr. Jaime Orlando Santofimio Gamboa pronunciada por el Consejo de Estado, se alude a que todo régimen de responsabilidad patrimonial del Estado exige la constitución del principio de imputabilidad, debido a que la indemnización del daño antijurídico debe atribuirse al Estado cuando se configure fundamento factico y atribución jurídica, de modo, que en la actualidad la responsabilidad estatal puede estar marcada por la imputación objetiva, “título autónomo que parte de los límites de lo previsible por una persona prudente a la hora de adoptar las decisiones”; o puede constituirse un título de imputación bajo la responsabilidad subjetiva, la cual se explicará a continuación.

Históricamente, la primera vez que se reconoce el título de imputación de falla en el servicio es dentro de la jurisprudencia francesa en la sentencia Petellier, instaurando modalidades de falla en el servicio, estipulado circunstancias en la que administración no ha actuado, lo ha hecho tardíamente o su actuación ha sido anormal.

Asimismo, con fundamento al profesor Jean Rivero, se determina que la responsabilidad del Estado por falla en el servicio es directa, en el entendido que es una consecuencia del hecho del servicio y no del agente, por tanto, la falta o falla del servicio puede constituirse en una acción o en una abstención. También en la jurisprudencia del Consejo de Estado se contempla que en estos casos se debe acreditar la irregularidad en el actuar público, es decir, la culpabilidad de la administración.

Por otra parte, el profesor Güecha (como se citó en Rodríguez, 2020) ha clasificado las siguientes modalidades en la falla del servicio:

- **Falla anónima:** hace referencia a una actuación impersonal, se caracteriza por no poder atribuir o imputar la actuación irregular a la administración a una persona física, aunque se relacione directamente con el servicio público o actividad administrativa en desarrollo, razón por la cual, se considera que esta tipología de responsabilidad de aleja del concepto de falla o falta personal, por cuanto se antepone a la misma, dado que la actuación como la

responsabilidad son atribuibles a una persona determinada. Aunque en la tipología en mención se debe considerar cuando la actuación no es atribuible a una persona específica o determinada, es decir no se puede identificar quién la cometió, pero si determinar los hechos que sirven de fundamento a la asignación de la responsabilidad, por ende, el acto es impersonal.

- **Falla presunta:** Parafraseando a Rodríguez (2020) se presume la actuación irregular, es decir la carga de la prueba se invierte, exonerando al particular del funcionamiento anormal del servicio, como es en los casos de responsabilidad médica donde se constituye la mayor aplicabilidad en esta clase de imputación. De igual manera, esta tipología surge de la necesidad de brindar al particular una igualdad frente a la entidad pública, ya que inicialmente quien alega la falla debía probarla. Actualmente, el Consejo de Estado sin desconocer la existencia de los títulos de imputación ha adoptado un criterio de responsabilidad objetiva en casos médico-asistenciales cuando las actuaciones son evidentes, estableciendo que solo corresponde demostrar la actuación que por su naturaleza es irregular, el daño y el nexo causal, eximiendo al actor de probar la culpabilidad o la falla (Rodríguez, 2020).
- **Falla relativa:** En este postulado a la administración se le aplica el principio de derecho nadie está obligado a lo imposible, y así, una entidad pública no está conminada a realizar actuaciones que no se encuentre en capacidad de realizar; lo que significa que, si se llega a causar un daño ante la no actuación, la falla será relativa, es decir, puede generarse un perjuicio, pero este no indemnizable al no existir responsabilidad atribuible al Estado (Rodríguez, 2020).

En síntesis, la falla en el servicio es una forma de responsabilidad subjetiva, en la cual la jurisprudencia afirma su carácter subjetivo por medio de los fallos del Consejo de Estado, como, por ejemplo, en el fallo del 24 de febrero del 2005 de la sección tercera, en el que se trata la subjetividad u objetividad de la imputación, donde se aclara lo siguiente “(..) ello no significa que la responsabilidad patrimonial del Estado se haya tornado objetiva en términos absolutos, puesto que subsisten los diferentes regímenes de imputación de responsabilidad al Estado que de tiempo

atrás han elaborado tanto la doctrina como la jurisprudencia, entre ellos: el tradicional falla en el servicio dentro del cual la responsabilidad surge a partir de la comprobación de la existencia de tres elementos fundamentales: el daño antijurídico sufrido por el interesado, el deficiente funcionamiento del servicio, porque no funcionó cuando ha debido hacerlo, o lo hizo de manera tardía o equivocada, y finalmente, una relación de causalidad entre este último y el primero, es decir la comprobación de que el daño se produjo como consecuencia de la falla en servicio”.

En consecuencia, el aporte jurisprudencial, clasifica las tres modalidades de la falla en el servicio: el retardo de la actuación de la administración en la prestación del servicio- el defectuoso funcionamiento de la administración- omisión de la administración, esta última se subdivide en omisión laxa, que significa un deber de cuidado y en omisión estricta que implica un desconocimiento de un deber legal.

2.1.4 Relación de causalidad o nexa causal

Patiño (2008) por medio de su artículo “responsabilidad extracontractual y causales de exoneración: aproximación a la jurisprudencia del Consejo de Estado” en el año 2008, ha expresado que la responsabilidad extracontractual del Estado requiere la existencia de tres elementos absolutamente indispensables y necesarios, los cuales son el daño, el hecho generador de mismo y un nexa causal que permita imputar el daño a la conducta ya sea la acción u omisión del agente generador, por consiguiente, el nexa causal se define como “la relación necesaria y eficiente entre el hecho generador del daño y el daño probado”.

En este aspecto, la jurisprudencia y doctrina estipulan que para atribuir un resultado a una persona y posteriormente declararla responsable como consecuencia de su acción u omisión, se debe definir una relación de causa-efecto, por lo cual el Consejo de estado ha reiterado mediante sus fallos que el nexa de causalidad debe ser probado en todos los casos, como se ilustra en la sentencia del 2 de mayo del 2002, el accionante también tiene que demostrar en juicio la causalidad adecuada entre el daño padecido y la conducta de riesgo imputada al Estado mediante prueba directa o indirecta, porque la ley no ha señalado en materia de relación causal ni presunciones legales respecto de las cuales, probado un hecho (s) el legislador infiera su causalidad adecuada, ni

tampoco los conocimientos del juez sobre la realidad social lo autorizan para deducir con certeza el nexo de causalidad eficiente y determinante. La prueba del nexo puede ser: a) directa, mediante los medios probatorios que lo representan por sí mismo y/o b) indirecta, mediante indicios, este medio de convicción lógico indirecto, requiere la demostración de unos hechos indicadores que apunten con fuerza el hecho indicado (Consejo de estado, Sección Tercera, sentencia del 2 de mayo de 2002, exp. 13477, como se citó en Patiño, 2008).

Igualmente, en la sentencia del 3 de mayo de 1999, el Consejo de Estado menciona que “en consideración al grado de dificultad que representa para el actor la prueba de la relación de causalidad entre la acción del agente y el daño en los casos en que este comprometida la responsabilidad profesional, no solo por la complejidad de los conocimientos científicos y tecnológicos en ella involucrados sino también por la carencia de los materiales y documentos que prueben dicha relacional causal”, se afirma que cuando sea imposible esperar certeza o exactitud en esta materia, el juez puede contestarse con la probabilidad de su existencia, es decir, que la relación de causalidad queda probada cuando los elementos de juicio suministrados conducen a un grado suficiente de probabilidad (Consejo de estado, Sección Tercera, sentencia del 3 de mayo de 1999, exp. 11169, M.P Ricardo Hoyos Duque. Ver en el mismo sentido: Consejo de estado, Sección Tercera, sentencia del 23 de octubre de 2003, exp. 14078, como se citó en Patiño, 2008).

En vista de lo anterior, el Consejo de Estado reiterando su jurisprudencia en la sentencia del día 1 julio del 2004, precisa que “tratándose de la relación de causalidad, no se plantea la inversión-ni siquiera eventual- del deber probatorio, que sigue estando, en todos los casos, en cabeza de demandante, no se encuentra razón suficiente para aplicar, en tales situaciones, el citado principio de cargas probatorias dinámicas. Se acepta, sin embargo, que la demostración de la causalidad se realice de manera indiciaria, siempre que, dadas las circunstancias del caso, resulte muy difícil- si no imposible- para el demandante, la prueba directa sobre los hechos que permiten estructurar ese elemento de la obligación de indemnizar. En la valoración de estos indicios tendrá especial relevancia el examen de la conducta de las partes, especialmente de la parte demandada, sin que pueda exigírsele, sin embargo, que demuestre, en todos los casos, cual fue la causa del daño, para establecer que la misma es ajena a su intervención.” (Sentencia del Consejo de estado, Sección Tercera, 1.º de julio de 2004, exp. 14696, como se citó en Patiño, 2008).

Para, Pastrana (2018) en su artículo de investigación denominado “análisis del nexo causal en la responsabilidad extracontractual del Estado” en el año 2018 puntualiza que el nexo causal es “una íntima vinculación que surge de la conducta u omisión de la administración pública a través de sus agentes, considerando esta figura como la generación directa y determinante para la consumación del daño” (p. 84).

Por último, la facultad de derecho de la universidad andes ha expuesto las diferentes teorías que pretenden abordar el concepto de nexo causal:

1. Teoría de la equivalencia de condiciones: Esta teoría supone la ocurrencia de un fenómeno o consecuencia esta precedido de varias causas, las cuales tienen el mismo valor en la producción del daño. Por tanto, cuando se tiene un daño, para saber cuál fue la causa verdadera que la produjo, se eliminan mentalmente cada una de las causas posibles, y cuando se suprime mentalmente un hecho que hace que el daño no se produzca, se llega a la causa verdadera. Esta teoría permite que se configure una concurrencia de causas, ello es, que un mismo daño puede haberse configurado por múltiples razones, caso en el cual, cada uno de los autores del hecho responderán solidariamente. (Universidad de los Andes, 2006).
2. Teoría de la causa próxima: solo la causa más próxima es la verdadera generadora del daño, por tanto, esta teoría no permita la existencia de concurrencia de causas. (Universidad de los Andes, 2006).
3. Teoría de la causalidad adecuada: según esta, es necesario primero identificar todas las causas sine qua non de la producción del daño y una vez ello se realice, debe hacerse un juicio de probabilidad en abstracto, teniendo en cuenta reglas de la experiencia, para establecer si es normal que la conducta realizada pueda producir el daño ocasionado. (Universidad de los Andes, 2006).
4. Teoría de la imputación objetiva: Esta advierte que la causalidad no es un problema jurídico sino, de hecho. Esta teoría parte de la condición sine qua non, por lo que en una fase inicial debe hacer una operación similar a la teoría de equivalencia de condiciones. Una vez

realizado lo anterior, se debe mirar una serie de criterios que llevan a que no se impute la conducta a la persona como lo son los siguientes: a) criterios de adecuación: se hace un jurídico de valor ex ante en donde solo se imputara el daño a aquella persona cuya conducta resulta probable como causa del daño; b) el riesgo general de la vida: en toda sociedad hay unos riesgos permitidos inherentes a la existencia de la sociedad y al momento histórico; c) prohibición de regreso: según este criterio a una persona no le es imputable el daño, cuando con su conducta concurren causas anormales o extravagantes que llevan a la generación de este; entre otras. (Universidad de los Andes, 2006).

No obstante, dentro de la jurisprudencia del Consejo de Estado no existe un criterio uniforme frente al problema de la causalidad cuando el daño proviene de distintas causas, mientras que la Corte Suprema de Justicia ha aplicado varias de las teorías expuestas, especialmente la teoría de equivalencia de condiciones y la teoría de causalidad adecuada.

2.1.4.1 Causales de exoneración de responsabilidad. Patiño (2008) a través de su artículo “responsabilidad extracontractual y causales de exoneración: aproximación a la jurisprudencia del Consejo de Estado” en el año 2008, ha manifestado que, en un juicio de responsabilidad, existe la posibilidad de defenderse probando diligencia y cuidado, o la inexistencia del nexo causal o la existencia de una causal exonerativa de responsabilidad. Por tanto, si se encuentra dentro de un régimen subjetivo de responsabilidad se puede probar ausencia de culpa, inexistencia del nexo causal o causa extraña, por el contrario, si se trata de un régimen de responsabilidad objetiva, la entidad demandada simplemente se podrá exonerar probando ausencia del nexo causal o existencia de una causa extraña.

De esta manera, las causales exonerativas de responsabilidad son aquellas causas que impiden imputar determinado daño a una persona, y por ende es improcedente una declaración de responsabilidad, ya sea por inexistencia del nexo causal como el hecho del tercero, o demostrando que a pesar de que la acción u omisión estatal genero el daño, sucedió por un hecho externo, imprevisible e irresistible.

A su vez, el Consejo de estado por medio la sentencia pronunciada en el 2011, de consejo

ponente: Dr. Jaime Orlando Santofimio Gamboa dispuso que las causales eximentes de responsabilidad- fuerza mayor, caso fortuito, hecho exclusivo y determinante de un tercero o de la víctima- constituyen eventos que dan lugar a que sea inadmisibile imputar, desde el punto de vista jurídico, la responsabilidad por los daños cuya causación da lugar a la iniciación del litigio, a la persona o entidad que obra como demandada dentro del mismo. En relación con todas ellas, tres son los elementos cuya concurrencia tradicionalmente se ha señalado como necesaria para que sea procedente admitir su configuración: (i) su irresistibilidad; (ii) su imprevisibilidad; y (iii) su exterioridad respecto al demandado. (Sentencia 19976, 2011).

Posteriormente, se expone las causales de exoneración de responsabilidad nombradas con anterioridad, con especial énfasis en la fuerza mayor.

- Caso fortuito: Corresponde a un evento o fenómeno que no es ajeno a la conducta o actividad del sujeto, si no que contrario a lo que ocurre en la fuerza mayor, esta surge en el desarrollo de la ejecución, aunque es producto de una causa desconocida o extraña que se da de forma imprevisible e irresistible. (Pastrana, 2018, p. 75)
- Hecho exclusivo de un tercero: Se presenta por causas directamente generadas por alguien ajeno a las partes del proceso de responsabilidad. En este punto, el Consejo de Estado (2008) ha manifestado que este eximente, “se configura siempre y cuando se demuestre que la circunstancia extraña es completamente ajena al servicio y que este último no se encuentra vinculado en manera alguna con la actuación de aquel.” (p. 45).
- Hecho exclusivo de la víctima: Son aquellos eventos en que el sujeto causante del daño por razones involuntarias o no, es la misma víctima, dado que la víctima es responsable por la mitigación del daño, entendida como el deber de usar todos los medios que tenga a su alcance para evitar que el daño se extienda o agrave.
- Fuerza mayor: Es un acontecimiento imprevisible que no deriva de la actividad en cuestión, por el contrario, es ajena a la misma y su resultado dañoso no puede evitarse con medidas de precaución, por lo cual, la doctrina francesa ha presentado tres características de la fuerza

mayor, exterioridad (respecto del demandado), imprevisibilidad (en su ocurrencia) e irresistibilidad (en sus efectos).

Por otra parte, Patiño (2008) ha expresado

En Colombia esta figura fue definida legalmente por el artículo 1 de la ley 95 de 1890, que subroga el artículo 64 del Código Civil, cuyo texto enuncia, “Se llama fuerza mayor o caso fortuito el imprevisto a que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc. (p. 199)

Aunque la normatividad colombiana trata a la fuerza mayor y al caso fortuito como semejantes, las nociones jurisprudenciales diferencian estas dos figuras.

La jurisprudencia del Consejo de Estado ha retomado los pronunciamientos emitidos por la Corte Suprema de Justicia que refieren a las características que debe revestir un hecho para ser calificado como fuerza mayor.

- a) El Hecho debe ser imprevisible: esto es que en condiciones normales, haya sido lo suficientemente probable para que ese agente, atendiendo su papel específico en la actividad que origina el daño, haya podido precaverse contra lo demás, Aunque por lo demás, respecto del acontecimiento de que se trata, haya habido, como lo hay de ordinario para la generalidad de los sucesos, alguna posibilidad vaga de realización, factor este último con base en el cual ha sostenido la jurisprudencia que “...cuando el acontecimiento es susceptible de ser humanamente previsto, por más súbito y arrollador de la voluntad que parezca, no genera el caso fortuito ni la fuerza mayor...” (G. J., tomos LIV, p. 377, y CLVIII, p. 63).
- b) El hecho debe ser irresistible: La Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 26 de noviembre de 1999, exp. 5220 ha dicho que en el sentido estricto de no haberse podido evitar su acaecimiento ni tampoco sus consecuencias, colocando al agente – juzgado por el suceso así sobrevenido- en la absoluta imposibilidad de obrar del modo

debido, habida cuenta que si lo que se produce es tan solo una dificultad más o menos acentuada para enfrentarlo, tampoco se configura el fenómeno liberatorio del que viene haciéndose mérito. (Patiño, 2008, p. 379)

En concordancia, con los fallos emitidos por la sección tercera del Consejo de Estado, en sentencias del 15 de junio de 2000, exp. 12423 y en sentencia de 27 de noviembre de 2002 exp. 13090 se cataloga que la fuerza mayor solo se demuestra “mediante la prueba de un hecho externo y concreto (causa extraña). Lo que debe ser imprevisible e irresistible en sus consecuencias. En síntesis, para poder argumentar la fuerza mayor, el efecto del fenómeno no solo debe ser irresistible, sino también imprevisible y exterior del agente, es decir, no serle imputable desde ningún ámbito.

De modo, que, por medio del análisis jurisprudencial, se deduce que para que la fuerza mayor sea una causal de eximente de responsabilidad debe estar conformada por tres elementos:

- 1) Hecho externo: El hecho que constituye la fuerza mayor debe ser ajeno a la actividad dentro de la que se ha ocasionado el daño, es decir, la fuerza mayor se define como aquel hecho que no depende del actuar de ninguna de las partes que se encuentran en los extremos del hecho dañino ya que no debe ser imputable ni a quien lo causa ni a quien lo sufre.
- 2) Hecho imprevisible: la característica de la imprevisibilidad se configura en situaciones que no es posible contemplar el hecho con anterioridad a su ocurrencia. Para conocer la previsibilidad se deben verificar las previsiones normales que habrían de exigirse a la entidad pública, debido a que si un hecho es imprevisible implica que, en condiciones normales, sea imposible para el agente precaverse contra este. Además, la jurisprudencia afirma que “cuando el acontecimiento es susceptible de ser humanamente previsto, por más súbito y arrollador de voluntad que parezca, no genera ni caso fortuito ni fuerza mayor.” Para ello, la Corte Suprema de Justicia, ha indicado que son hechos previsibles los que suceden en el curso ordinario del desarrollo de determinada actividad y que cumplen con las siguientes características: el referente a su normalidad y frecuencia, el atinente a la probabilidad de su realización y el concerniente a su carácter excepcional y sorpresivo.

- 3) Hecho irresistible: Para Patiño (2008) “Se refiere a la imposibilidad objetiva para el sujeto de evitar las consecuencias derivadas del hecho imprevisto, de modo que el hecho ha sido absolutamente imposible de evitar sus consecuencias” (p. 202).

2.1.5 Incidencia del rompimiento del nexo causal en la exoneración de la responsabilidad extracontractual estatal

Parafraseando a Pastrana (2018), “el rompimiento del nexo causal de la responsabilidad, no es más que la desvinculación de quien realiza la conducta (por acción u omisión) con la ocurrencia del daño antijurídico generado” (p. 75). Este incidente se presenta por varios factores como: la falta de acreditación del nexo de causalidad y demostrando los eximentes de responsabilidad: fuerza mayor, caso fortuito, y el hecho exclusivo de un tercero o de la víctima. Por lo cual, la existencia de un nexo causal entre la actuación estatal y la ocurrencia de un daño antijurídico es un presupuesto indispensable para imputar responsabilidad al Estado colombiano, dado que, si no se logra acreditar este nexo, se exonera de responsabilidad.

2.2 Causas sobre el derrumbe sucedido en la vía pública panamericana a la altura del municipio de Rosas Cauca

Como se ha mencionado anteriormente, la vía panamericana es una red de carreteras internacional que conecta de manera terrestre al continente americano de norte a sur, en tal sentido, esta vía atraviesa gran parte de territorios colombianos, entre ellos el municipio de Rosas, Cauca, donde el día 9 de enero del 2023 se suscitó un derrumbe a la altura de la vereda “El Chontaduro”, mismo que impidió la comunicación vial del departamento del Cauca al departamento de Nariño, dejando sin conexión al sur del país con el interior, generando así un fuerte impacto en aspectos sociales y económicos; dejando además, a 300 familias damnificadas.

Por tanto, este capítulo pretende dar a conocer las principales causas ambientales, jurídicas y políticas sobre el precitado derrumbe para así profundizar en su explicación.

2.2.1 Causas ambientales

Estas causas se refieren a los factores que afectan directa o indirectamente a los componentes físicos, químicos y biológicos del medio ambiente natural, especialmente en relación con las condiciones de la infraestructura vial. Por lo tanto, es crucial realizar un análisis exhaustivo de dos causas principales que podrían haber contribuido al derrumbe: la presencia de una falla geológica en la vía panamericana en el municipio de Rosas, Cauca, y las condiciones climáticas previas al 9 de enero de 2023 en esta región. Estos factores pueden haber interactuado de manera conjunta para desencadenar el evento catastrófico, resaltando que es importante comprender y abordar adecuadamente los desafíos ambientales en la gestión de la infraestructura vial.

- A) Falla geológica: Se define como falla geológica “a una fractura o conjunto de fracturas en los grandes bloques de piedra de la litósfera, que producen una discontinuidad o desplazamiento relativo entre los conjuntos de piedra”. Este tipo de roturas se producen cuando la fuerza del movimiento tectónico vence la resistencia de los materiales del suelo. Por ende, las fallas geológicas tienen un impacto significativo en la superficie terrestre, debido a que estos movimientos tectónicos pueden provocar terremotos como también

afectar la estabilidad de la tierra y ocasionar deslizamientos.

Una vez abordado el concepto de falla geológica, es importante precisar que en Rosas y otros municipios del Cauca están dentro de la falla El Romeral, la cual se extiende desde la costa norte de Colombia en dirección a Ecuador, pasando por las ciudades de Medellín, Armenia y Popayán. En consecuencia, la falla de romeral es gigantesca y atraviesa prácticamente toda la cordillera central, además posee una estructura que afecta las rocas, las debilita causando fácilmente derrumbes y deslizamientos. Por lo que la falla hace que los materiales que están en la cordillera sean muy débiles, y cuando caen lluvias en exceso, como en el último año en Colombia, hace que se presenten deslizamientos.

Por otro lado, la falla Romeral constituye un sistema complicado dentro de la historia tectónica de Colombia, debido a su gran extensión y que se asocia con una zona de mélangé compleja, por lo cual, esta falla ha sido estudiada en detalle, revelando situaciones tectónicas y deformaciones intensas en rocas metamórficas, lo que ha logrado su exposición por medio de un modelo de levantamiento vertical para explicar su formación con fundamento a movimientos diferenciales de las rocas de basamento, en el entendido que este sistema de fallas separa las rocas metamórficas del centro de la cordillera central de las rocas volcánico- sedimentarias del flanco occidental, por lo que de conformidad al Instituto Nacional de Investigaciones Geológico - Mineras (Ingeominas, 2002),

la falla del romeral está asociada a un sinclinal mayor que expone estas rocas cretáceas y divide la cordillera en dos dominios estructurales, en consecuencia, se evidencian deformaciones intensas, con alargamiento vertical en el oeste y alargamiento norte-sur en el centro de la cordillera. (p. 4)

De este modo, en virtud al artículo denominado deformación tectónica reciente en los pies de montes de las cordilleras central y occidental, Valle del Cauca, Colombia, realizado por López et al. (2009), establecen que en el departamento del Valle del Cauca subsiste un acomodamiento de movimientos opuestos por acortamiento de dos sistemas de fallas, la falla del Romeral y Cauca-Patía.

Según Page (1986, como se citó en López, 2006), los desplazamientos sinestrales del sistema de fallas de Romeral,

están relacionados con un cambio en el ángulo de subducción, por empuje del bloque de Panamá hacia el SE contra el Boque Andino, con base en sismicidad superficial en el Océano pacífico y en sismicidad intermedia en las cordilleras Central y Occidental, definiendo la existencia de un alineamiento EW a la latitud 5.2 °N, que se interpreta como una importante zona de cizalla. (p. 11)

Por otro lado, Meyer y Mejía (1995, citó en López, 2006), identifican un cambio de oriente a occidente en el sentido del movimiento de las fallas Cauca-Patía y Romeral, sinestrales en el occidente sobre el sistema Cauca-Patía y dextrales hacia el oriente en el sistema de fallas del Romeral, adicionalmente proponen que la sismicidad alineada en sentido ESE bajo los 50 km refleja una transición compresiva regional, mientras que la sismicidad superficial entre los 4°N y 7°N.

Igualmente, en el libro de Geología colombiana, publicado por la Universidad Nacional de Colombia en el año de 1993, se determina que la falla del Romeral se asocia directamente a un sinclinal de rocas volcánico, sedimentarias cretáceas y que, a su vez, separa las rocas metamórficas de la cordillera central, por lo que estas estructuras hacen parte de un plegamiento de amplitudes de extensión kilométrica que afecta la vertiente occidental de la citada cordillera, en este aspecto, las Fallas de Romeral dividen los sedimentos y volcanitas cretáceos en tres paquetes imbricados, cuyos techos se muestran consistentemente hacia el E y que son fallados tanto hacia las rocas de basamento tanto supra- como infrayacentes. Las deformaciones de las unidades volcánico - sedimentarias se caracterizan: 1) por un alargamiento subvertical que afecta las partes occidentales y 2) por un alargamiento N-S que se manifiesta en las partes internas de la Cordillera con mayor intensidad. Estos dos dominios de deformación se documentan igualmente en las rocas intrusivas emplazadas a lo largo de las fallas, confirmando así un origen sin - cismático. Sólo localmente las deformaciones compresivas dan lugar a clivaje. Para la Formación de estas estructuras, se propone un modelo de levantamiento vertical, en el cual el plegamiento del contacto basamento - cobertera se debe en primera instancia a movimientos diferenciales y algo divergentes, de lajas de basamento.

Este modelo considera también la existencia de estructuras de colapso en las partes altas de la cordillera (INGEOMINAS, 2002).

B) Condiciones Climáticas: Las comunidades habitantes de las veredas de la Soledad, Santa Clara, Párraga y Chontaduro empezaron a evidenciar el agrietamiento de amplias zonas de estas poblaciones, de modo que, el terreno cedía poco a poco y con las lluvias el riesgo aumentaba con el paso del tiempo, por lo tanto, a raíz de esta situación, las familias salieron de la zona para evitar tragedias en caso de un desprendimiento total, lo cual se efectivizó en las primeras horas de la madrugada del día 9 de enero 2023, y que afectó significativamente la vía Panamericana debido al desprendimiento de tierra que taponó por completo el kilómetro 75 de esta carretera internacional.

En este aspecto, es menester apreciar las condiciones climáticas generales del municipio de Rosas, Cauca, mismo que tiene un clima cálido y templado que varía sobre temperaturas que oscilan entre 15° C y 26° C, sin embargo, existe una temporada de lluvia que dura aproximadamente 7.5 meses del año, desde el mes de septiembre hasta el mes de mayo. Para conocer la variación climática anterior al derrumbe acontecido el día 9 de enero del año 2023, se indican los datos de comportamiento mensual de precipitaciones y las temperaturas del aire por parte IDEAM (Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales), los cuales son los siguientes:

1. El comportamiento diario de la precipitación y su respectivo índice I (%)
2. El comportamiento de las temperaturas durante el mes de enero de 2022 hasta el mes de enero de 2023, de acuerdo con la información preliminar disponible en nuestro banco de datos de las estaciones meteorológicas más cercanas a la zona de su interés del departamento del Cauca, relacionadas en la tabla 1, fue el siguiente:

Tabla 1

Coordenadas de municipios

Estación	Coordenadas geográficas		Elevación (metros)	Municipio	Departamento
	Latitud	Longitud			

	norte	oeste			
La Sierra	2°11'38.30"	76o45'01.66"	1911	La Sierra	Cauca
Rosas	2°15'45.43"	76O44'16.22"	1750	Rosas	

Tabla 2*Estaciones meteorológicas*

1. Precipitación mensual Estación La Sierra Precipitación * (mm) 2022* - enero 2023*

	2022												2023
Día	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Ene
1	0.0	64.4	11.8	9.6	0.0	39.8	2.5	9.6	4.0	0.0	15.2	41.6	20.0
2	27.4	0.0	14.6	0.0	0.0	4.5	0.0	4.6	3.8	0.0	2.4	8.6	6.4
3	9.9	3.7	6.9	0.0	0.0	15.4	0.0	0.7	ND	0.0	41.0	62.8	3.0
4	46.7	6.4	ND	11.5	6.6	17.3	0.0	3.6	0.0	2.7	53.5	27.7	1.2

1. Precipitación mensual
ESTACIÓN LA SIERRA
PRECIPITACIÓN * (mm)
2022* - ENERO 2023*

DÍA	2022												2023
	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	ENE
5	39.2	16.4	86.4	48.5	9.9	24.5	0.0	5.0	0.0	70.0	0.7	0.5	7.0
6	0.0	3.2	3.4	7.0	1.8	1.7	0.2	0.0	0.0	4.7	0.0	23.5	44.8
7	0.0	3.5	3.6	1.5	2.5	6.5	0.0	0.0	0.0	3.4	52.0	42.0	3.0
8	0.7	1.4	0.0	4.6	0.0	18.7	0.4	0.6	0.0	0.0	23.6	1.5	8.5
9	32.2	7.3	0.0	5.5	7.8	6.6	0.1	1.6	0.0	5.4	16.4	3.0	51.8
10	54.3	17.6	0.5	0.5	6.8	2.8	11.5	0.0	0.4	0.0	0.5	1.0	30.0
11	24.2	0.5	1.7	0.3	3.7	0.0	1.7	0.0	0.0	0.0	14.5	3.0	8.9
12	13.0	3.5	0.0	2.5	5.5	4.6	5.5	0.5	17.4	16.7	0.0	0.5	1.8
13	29.0	27.3	0.0	0.0	1.4	2.0	1.6	1.6	0.0	47.4	0.3	0.1	0.0
14	2.5	3.0	10.6	0.0	1.7	4.0	12.2	2.3	0.7	1.6	13.4	0.0	95.7
15	0.0	18.0	0.5	0.0	0.0	0.0	4.6	0.0	0.5	7.7	6.6	0.6	0.2
16	3.3	0.0	4.4	19.4	18.5	0.5	0.0	1.6	0.0	14.6	1.6	37.0	22.6
17	0.6	2.4	6.0	35.7	2.5	17.4	5.7	5.6	0.2	25.4	13.1	18.8	0.1
18	0.0	8.4	8.1	29.3	8.3	16.0	0.0	0.1	3.2	17.3	0.0	8.7	3.7
19	0.0	15.2	6.2	18.6	1.9	1.7	0.0	0.0	11.5	7.7	36.8	0.0	17.6
20	0.0	17.6	0.6	50.5	7.5	1.0	0.5	0.0	2.0	41.2	20.7	4.8	32.2
21	4.3	8.6	0.0	51.7	0.5	0.0	4.6	0.0	1.6	55.7	20.2	5.6	28.3
22	4.4	0.0	2.8	0.4	2.3	1.6	17.7	0.0	2.2	13.1	6.8	0.0	0.1
23	0.5	19.3	0.8	ND	0.2	5.6	12.6	0.0	1.6	35.8	25.1	19.3	0.0
24	64.4	8.9	5.5	83.0	2.0	17.0	7.5	0.0	0.1	3.5	1.7	7.6	0.5
25	8.0	6.7	1.6	26.2	0.0	4.6	3.6	0.0	0.0	57.7	0.0	93.3	0.4
26	ND	8.3	32.5	0.0	3.7	13.3	9.4	0.0	0.0	63.3	31.2	0.6	0.5
27	132.2	28.8	23.8	36.2	0.0	0.1	5.8	0.0	0.0	11.6	40.1	0.0	2.2
28	61.5	18.6	38.3	2.7	3.6	1.6	0.2	0.0	11.7	47.9	26.1	27.0	0.0
29	39.6		67.1	0.1	0.0	4.8	0.0	0.0	18.5	0.0	7.6	0.8	0.0
30	17.2		7.3	3.6	1.5	0.0	0.6	0.0	5.7	0.0	27.6	21.5	33.3

1. Precipitación mensual Estación La Sierra Precipitación * (mm) 2022* - enero 2023*

Día	2022												2023
	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Ene
31	13.4		8.0		1.9		6.0	1.7		1.6		13.5	0.6
Total	628.5	319.0	353.0	448.9	1 02.1	233.6	114.5	39.1	85.1	556.0	498.7	474.9	424.4
Prom	296.3	235.8	247.7	231.4	187.3	69.3	33.5	38.1	87.3	289.9	441.0	375.9	296.3
Histórico													
Índice	>160	135	143	>160	55	>160	>160	103	97	>160	113	126	143

Estación Rosas Precipitación * (mm) 2022* - enero 2023*

Día	2022												2023
	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Ene
1	0.0	11.0	5.9	30.0	0.0	12.2	0.0	4.2	2.8	0.0	5.6	25.0	13.9
2	40.5	0.0	11.0	0.0	0.0	2.5	2.5	0.8	0.7	0.0	2.7	4.0	10.0
3	18.0	4.0	9.0	0.0	0.0	17.0	0.0	0.6	0.0	0.0	3.5	13.0	16.6
4	33.3	32.0	2.0	5.4	0.8	7.0	0.0	0.0	0.0	0.9	46.0	29.9	10.4
5	33.6	31.3	61.8	0.0	1.8	19.3	0.0	4.2	0.0	61.5	7.2	25.0	4.4
6	0.0	15.5	7.5	3.7	5.8	7.0	0.0	0.5	0.0	5.0	0.0	50.0	19.2
7	0.0	27.0	4.0	1.3	1.8	1.8	0.0	0.0	0.0	14.9	32.0	64.7	1.0
8	0.0	0.4	5.5	3.4	0.0	6.0	0.0	0.3	0.0	0.4	31.0	3.2	23.6
9	42.0	1.0	0.0	10.5	0.0	2.7	0.0	0.0	0.3	0.0	54.0	0.0	29.8
10	45.4	8.5	8.0	0.8	22.3	21.7	13.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	14.3
11	4.3	0.3	5.0	0.6	4.8	1.0	0.8	0.0	0.0	0.0	30.0	1.0	3.3
12	10.5	0.0	0.0	6.5	6.4	0.0	3.8	0.0	24.9	9.7	0.0	2.3	2.2
13	29.9	7.0	0.0	1.1	0.0	0.0	0.6	0.9	0.0	27.1	5.2	1.1	3.2
14	3.7	10.2	21.0	0.0	13.0	4.5	9.5	0.4	1.8	4.0	15.3	0.0	45.2
15	0.0	15.0	2.5	0.0	0.0	0.0	4.7	1.5	0.0	5.4	5.2	1.0	1.5

Estación Rosas Precipitación * (mm) 2022*- enero 2023*

Día	2022												2023
	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Ene
16	4.2	0.5	5.0	2.5	7.0	0.9	0.0	7.7	9.0	3.0	14.5	68.7	1 1.5
17	1.0	4.5	2.4	3.2	1.8	25.0	6.5	4.6	0.0	69.3	8.5	16.7	0.5
18	0.0	48.0	9.5	44.4	1 1.3	7.5	0.0	0.0	3.0	14.6	0.0	3.5	6.9
19	0.0	13.0	13.0	14.5	5.3	0.6	0.5	0.0	30.8	9.7	8.3	0.0	19.8
20	0.0	8.6	0.0	7.8	2.4	8.5	0.0	1.4	0.4	5.5	19.5	13.8	1 0.0
21	0.5	4.9	1.3	47.5	1 2.8	2.0	0.0	0.0	2.2	83.7	58.5	3.4	8.2
22	26.2	0.0	0.4	9.5	0.0	1.0	8.3	0.0	3.8	26.3	28.1	8.6	2.5
23	0.0	50	3.0	30.5	0.0	1.0	17.4	0.0	0.0	84.5	10.5	3.4	0.0
24	81.0	6.0	0.1	13.4	0.0	14.0	9.6	0.0	0.7	12.2	30.8	6.0	0.0
25	1.0	11.0	1.8	1.7	0.4	3.0	15.0	0.0	0.0	58.8	0.0	47.8	0.0
26	57.1	16.3	29.9	0.0	0.0	2.7	12.8	0.0	0.0	50.3	17.8	3.0	1.0

27	3.0	16.0	12.8	28.5	0.0	0.7	34.0	0.0	0.0	33.3	14.7	0.0	5.3
28	34.5	5.7	17.0	1.3	0.0	4.1	1.0	0.0	27.8	56.0	14.0	5.2	0.0
29	31.2		21.2	0.0	0.3	1.5	0.0	0.0	8.5	0.0	3.0	16.7	0.0
30	7.5		15.8	1.5	22.3	0.0	0.0	0.0	4.5	0.0	34.8	6.6	32.5
31	15.8		4.7		1.8		5.0	2.2		1.3		50.0	3.0
Total	524.2	302.7	281.1	269.6	122.1	175.2	145.3	29.3	121.2	637.4	500.7	473.6	299.8
Prom	264.4	225.7	248.8	239.4	188.3	65.8	46.6	40.9	91.0	287.3	406.0	376.9	264.4
Histórico													
Índice	>160	134	113	113	65	>160	>160	72	133	>160	123	126	113

Un milímetro (mm) de precipitación equivale a un litro de agua por metro cuadrado de superficie o a diez (10) metros cúbicos por hectórea.

Día Pluviométrico

La cantidad de lluvia caída en un día (total diario), se cuenta desde las 07: 00 de la mañana de ese día hasta las 07: 00 de la mañana del día siguiente, período que se conoce universal mente con el nombre de “Día Pluviómetro”.

El Índice de precipitación (I%) se interpreta de la siguiente manera:

0 — 40 Muy por debajo de lo normal

40 — 80 Por debajo de lo normal

80 — 120 Normal

120 -160 Por encima de lo normal

>160 Muy por encima de lo normal

El rango de la precipitación diaria es:

Tiempo seco < 0.1 mm

Lluvia ligera 0.1 a 10.0 mm

Lluvia ligera a moderada 10.1 a 20.0 mm

Lluvia moderada a fuerte 20.1 a 40.0 mm

Lluvia fuerte a torrencial 40.1 a 60.0 mm

Lluvia Torrencial > de 60.1 mm

2.2.1.1 Temperaturas del aire.**Tabla 3***Estación La Sierra Temperatura mínima °C” 2022- enero 2023*

	2022												2023
Año	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Ene
2022	17.0	17.0	17.4	17.4	18.0	17.0	17.8	18.0	18.3	17.7	17.6	ND	17.1
Promedio Histórico	17.5	18.3	18.3	18.0	18.1	18.6	18.7	19.2	19.0	18.0	17.5	17.7	17.5

Tabla 4*Estación La Sierra Temperatura media °C” 2022 – enero 2023*

	2022												2023
Año	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Ene
2022	17.0	17.0	17.4	17.4	18.0	17.0	17.8	18.0	18.3	17.7	17.6	ND	17.1
Promedio Histórico	17.5	18.3	18.3	18.0	18.1	18.6	18.7	19.2	19.0	18.0	17.5	17.7	17.5

Tabla 5*Estación La Sierra Temperatura máxima °C” 2022- enero 2023*

	2022												2023
Año	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Ene
2022	20.8	20.9	20.8	21.3	21.6	20.4	21.6	22.1	22.6	21.9	21.5	21.4	21.5
Promedio Histórico	21.8	22.1	22.2	22.1	22.1	22.4	23.0	23.7	23.9	22.7	21.4	21.4	21.8

Convenciones

I: índice de precipitación

%: Porcentaje

mm: Milímetros

>: Mayor que.

<: Menor que.

* ' Dato preliminar

°C: Grado Centígrado

%: Porcentaje

Con fundamento a la anterior información suministrada por el IDEAM, se da a conocer que la precipitación en el municipio de Rosas, Cauca de enero del 2022 a enero 2023, se encuentra variada debido a que en algunos días del año el índice se configura en 0.0 mm con incremento a 80 mm, y que permite ascender hasta >160 mm, permitiendo que los meses de noviembre 2022, diciembre 2022 y enero 2023 hayan experimentado lluvia ligera a moderada como también lluvia fuerte a torrencial.

Mientras que, en la temperatura del aire, el municipio de Rosas, Cauca experimentó una temperatura mínima que oscila entre 14.1 a 14.7 en el mes de enero del año 2023, una temperatura media que oscila entre 17.7 a 19.2 en agosto del año 2022 y finalmente una temperatura máxima que oscila entre 20.8 a 23.9 durante los meses de septiembre a diciembre del año 2022.

Igualmente, en los informes del IDEAM sobre los pronósticos de la amenaza diaria por deslizamientos, el cual tiene como finalidad, proveer de información oportuna sobre la probabilidad de ocurrencia de deslizamientos asociados con lluvia, incluidos “los movimientos en masa definidos como todo desplazamiento hacia abajo (vertical o inclinado en dirección del pie de una ladera) de un volumen de material litológico (roca, formación superficial o suelo) importante, en el cual el principal agente es la gravedad y que puede o no incluir el efecto del agua” (IDEAM, 2004). En este sentido se analizan los informes desde el mes de enero del año 2022 al mes de enero del año 2023, en los cuales se encuentran reportes preliminares de emergencias y gestión de manejo de desastres, se determina que, en los informes preliminares del periodo anteriormente referido, no se registró gestión de riesgo en la vía pública panamericana en el sector Rosas, Cauca ni en sus veredas aledañas, solamente se registró actividad en los territorios de Popayán, Almaguer, Argelia, Balboa, Bolívar, Buenos aires, Cajibío, Caldone, Caloto, Corintio, El tambo, Florencia, Guachene, Guatapi, Inza, Jambalo, La sierra, La vega, Lopez de Micay, Mercaderes, Miranda, Morales,

Padilla, Paez, Patia, Piamonte, Piendamó, Puerto tejada, entre otros.

De esta forma, al analizar la información climática del municipio de Rosas, Cauca, se logra comprender con mayor facilidad el panorama del día 9 de enero de 2023, el cual configura un período de lluvias y precipitaciones en la región, caracterizado por intensas lluvias en los días previos, lo que llevó a las autoridades a declarar un estado de calamidad pública, además la persistencia de estas condiciones climáticas extremas representaba un peligro inminente de deslizamientos de tierra, que finalmente se materializó con el derrumbe en la vía panamericana. Por lo que este incidente no solo interrumpió el flujo de tráfico entre el departamento de Nariño y el norte de Colombia, sino que también evidenció la vulnerabilidad de la infraestructura ante fenómenos climáticos extremos.

2.2.2 Causas jurídicas

Las causas jurídicas se refieren a la finalidad que cada sujeto persigue, al momento de contraer determinada obligación, en este sentido, el Estado Colombiano se compromete a brindar protección y asistencia a las víctimas de desastres naturales como lo son los derrumbes, enfatizando especialmente sobre las personas en situación de vulnerabilidad, teniendo así unos deberes sociales para efectivizar los derechos fundamentales de las víctimas, sin embargo, desde esta perspectiva se originan anticipadamente unas obligaciones estatales, que consisten en: La necesidad de que las autoridades administrativas ejerzan oportunamente la función de prevención y mitigación de riesgos naturales, en el entendido de que se advierta sobre zonas de peligro por derrumbes, además de tomar medidas para reducir la amenaza y reubicar a la población en atención del riesgo, de manera, que si se omite estas acciones, se genera la responsabilidad del Estado por omisión. Igualmente, a partir del anterior deber estatal se dividen dos responsabilidades, la primera es señalar adecuadamente las vías en zonas de riesgo de derrumbes, colocando avisos preventivos que adviertan a los transeúntes sobre el peligro, y por último, es relevante que, las autoridades administrativas declaren oportunamente las zonas de desastres o calamidad pública en áreas afectadas para así activar planes de emergencia y acceder a recursos especiales.

Con posterioridad a mencionar los elementos jurídicos constitutivos para atribuir

responsabilidad extracontractual al Estado Colombiano durante el desarrollo de este proyecto investigativo, es esencial comprender que una de las causas jurídicas que originó el derrumbe del día 9 de enero 2023 a la altura del municipio de Rosas, Cauca, es el incumplimiento del deber estatal de mantenimiento constante y adecuado a sus vías nacionales, para ello se debe estudiar el surgimiento de esta obligación por parte del Estado y consolidar su posterior incumplimiento.

Por consiguiente, la obligación estatal de mantener constante y adecuadamente las vías nacionales se origina en la Constitución Política de 1991 debido a que en sus artículos 2, 24, 79, 80 y 82, se estipula que una de las finalidades del Estado es mantener la integridad del territorio nacional, siendo responsable de la conexión entre departamentos. De esta manera, todo ciudadano podría circular libremente por Colombia, movilizándose y transitando por los lugares que desee en un ambiente sano. De forma que esta obligación incluye garantizar que las vías sean seguras y funcionales, teniendo como límites la propiedad privada y el espacio público. Además, el Estado debe planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, enfatizando el desarrollo y la conservación sostenible del sistema vial, controlando de igual forma los factores de deterioro ambiental. Este enfoque integral aseguraría en un mejor panorama que, la infraestructura vial no solo soporte la movilidad, sino que también contribuya a la sostenibilidad económica de los departamentos involucrados.

Como segundo punto, la normatividad colombiana, en virtud de la Ley 121 de 1959, el Decreto Ley 2171 de 1992, la Ley 105 de 1993, el Decreto Ley 2056 de 2003, la Ley 1228 de 2008 y el Decreto 87 de 2011, consolida que la ruta de la carretera Panamericana se incorpora al plan vial nacional. Por ende, con la descentralización de la red vial, el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) se comprometen a ejecutar políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial. Además, establecen la responsabilidad de la composición de la red vial de los departamentos, municipios y distritos.

Por estas razones, se deben adoptar mecanismos necesarios para la administración, conservación y rehabilitación de las vías, igualmente a partir de la creación del Sistema Nacional de Información de Carreteras, se clasifican las vías según los lineamientos del Ministerio de Transporte, siendo estas arteriales o de primer orden, intermunicipales o de segundo orden, y veredales o de tercer

orden, clasificación que permite identificar la entidad territorial responsable de administrar, mantener y conservar cada vía. En este sentido, la vía panamericana, al ser una carretera principal de conexión internacional, es responsabilidad de la nación, por lo que su cuidado corresponde al Ministerio de Transporte y a su entidad adscrita, el INVÍAS.

Por último, la jurisprudencia nacional se constituye como fuente de la obligación del Estado Colombiano frente al mantenimiento de la vía Panamericana, a través del análisis de diferentes fallos relacionados con la responsabilidad extracontractual del Estado por su omisión en las obras públicas. Para esto, es pertinente traer a colación los fallos enmarcados en: Sentencia 76001-23, Sentencia 68001-23, y Sentencia 25000-23. Estas sentencias tienen como finalidad la creación de una regla jurisprudencial a seguir en casos similares al objeto de estudio, que surgieron por la omisión de mantenimiento en las vías públicas.

Las sentencias indican que la conservación, el mantenimiento y la señalización de las vías públicas integrantes de la infraestructura nacional de transporte recaen en la responsabilidad del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), un establecimiento público del orden nacional encargado de dichas funciones atribuidas constitucional y legalmente. Debido a esto, cualquier incumplimiento al deber de velar por el mantenimiento en carreteras nacionales que perjudiquen los derechos de los administrados da lugar a la declaración de la responsabilidad extracontractual del Estado a título de imputación de la falla del servicio, puesto que existe un deber jurídico previo y se denota la omisión del cumplimiento por parte de la entidad pública.

De esta manera, la jurisprudencia nacional refuerza la obligación del Estado de garantizar el adecuado mantenimiento de las vías, incluyendo la Panamericana, asegurando la seguridad y bienestar de sus usuarios y la continuidad del desarrollo económico y social del país.

Finalmente, en el libro *Colombia, una nación a pesar de sí misma*, Bushnell (1994) explica que Colombia es un país que ha sufrido durante décadas el abandono estatal en varios de sus departamentos, especialmente en los territorios de Cauca y Nariño. Esto se debe a la marginalización existente sobre estos en relación al resto del país, lo cual se evidencia en la falta de presencia institucional que ha conllevado a que sus habitantes padezcan necesidades básicas

insatisfechas.

A su vez, Bushnell (1994) enfatiza el papel del Estado colombiano en la construcción de carreteras y la infraestructura vial, refiriéndose a que gracias a la construcción de carreteras se ha integrado el territorio nacional y las poblaciones. A pesar de que existen desigualdades entre el centro de poder y las regiones, el desarrollo de la infraestructura vial ha sido un desafío constante para el Estado debido a factores como la geografía accidentada, la diversidad regional y el olvido estatal. No obstante, la falta de mantenimiento adecuado y las insuficientes inversiones han limitado los beneficios que se puedan generar si se propendiera por el desarrollo de la integración territorial, el acceso a mercados, servicios y oportunidades económicas de los habitantes de estas regiones. Por lo tanto, si no existiera omisión por parte del Estado, la mejora continua y la expansión de la red vial podrían ser capaces de promover un desarrollo equitativo y sostenible en todo el país.

En conclusión, el mantenimiento de la vía Panamericana a la altura del municipio de Rosas, Cauca, no se ha realizado de manera constante, omitiendo acciones preventivas y el monitoreo permanente, asimismo no se han incorporado obras de nivelación, repavimentación y vigilancia continua para garantizar la seguridad y transitabilidad de los usuarios, lo que indica que el Estado no cumplió con el cronograma establecido para las obras de mejoramiento de la vía antes de la fecha del 9 de enero de 2023. Así mismo, la falta de intervención oportuna ha resultado en el deterioro progresivo de la infraestructura vial, afectando la economía regional debido a las interrupciones en el transporte, la inadecuada planeación y ejecución de proyectos de infraestructura en esta zona, lo cual indica la necesidad de una gestión más eficiente por parte de las autoridades que están a cargo.

2.2.3 Causas políticas

Las causas políticas se determinan como los motivos o razones que influyen en la toma de decisiones en un grupo, relacionado con la distribución de recursos o del estatus político, estas causas influyen en la búsqueda de cambios sociales y en la promoción de intereses particulares, en este sentido, en el Estado Colombiano se ve implícita la acción política desde una perspectiva

social, económica y regional, lo cual permite que se distribuyan los recursos con base a las relaciones de poder que existen en la sociedad, materializándose en los planes de desarrollo económico.

En la historia colombiana han existido “15 planes de desarrollo que marcaron la ruta de la economía nacional” (Rodríguez, 2019), entre los cuales se encuentran: Desarrollo económico y social - Presidente Alberto Lleras Camargo 1961-1970, Planes y programas de desarrollo - Presidente Carlos Lleras Restrepo 1969-1972, Las cuatro estrategias - Presidente Misael Pastrana 1970-1974, Para cerrar la brecha - Presidente Alfonso López Michelsen 1974-1978, Plan de integración social - Presidente Julio César Turbay 1978-1982, Cambio con equidad - Presidente Belisario Betancur 1978-1982, Plan de economía social - Presidente Virgilio Barco 1986-1990, La revolución pacífica - Presidente César Gaviria 1990-1994, El salto social - Presidente Ernesto Samper 1994-1998, Cambio para construir la paz - Presidente Andrés Pastrana 1998-2002, Hacia un Estado Comunitario - Presidente Álvaro Uribe 2002-2006, Estado Comunitario: desarrollo para todos - Presidente Álvaro Uribe 2006-2010, Prosperidad para Todos - Presidente Juan Manuel Santos 2010-2014, Todos por un Nuevo País - Presidente Juan Manuel Santos 2014-2018, Pacto por Colombia, pacto por la equidad - Presidente Iván Duque 2018-2022 y finalmente, Colombia potencia mundial de vida - Presidente Gustavo Petro 2022-2026.

Una vez analizados los planes de desarrollo económico en Colombia, se comprende la importancia del aspecto político en el desarrollo del país, por lo que, con la conformación de estos planes se pretende fortalecer dimensiones como: la creación de entidades para inversiones públicas, crecimiento urbano, mejorar programas de desarrollo y productividad agraria así como la distribución, erradicación de la pobreza absoluta, la rehabilitación nacional, reforma al sistema general de seguridad social, seguridad democrática, fortalecimiento del proceso de paz, inclusión de pactos regionales para fomentar educación, salud y vivienda, entre otros. De lo cual, se logra percibir que se ha dejado a un lado la importancia de la infraestructura vial en algunos departamentos colombianos.

El primer y único plan de desarrollo económico que tuvo como objetivo principal la descentralización económica y autonomía regional por medio del mejoramiento de la

infraestructura vial y medios de comunicación terrestre fue el plan de integración del presidente Julio Cesar Turbay entre los años de 1978 a 1982, de manera que, durante este periodo la infraestructura de Colombia experimentó mejoras significativas, entre las cuales se destacaron: la construcción de aeropuertos y carreteras como la ruta nacional 45^a, vía troncal que conecta Bogotá con San Alberto, mejorando la conectividad entre la capital, Santander y la región caribe.

Sin embargo, en los últimos planes de desarrollo no se evidencia interés por la infraestructura vial de los departamentos de Nariño y Cauca como un objetivo principal, por un lado, los dos planes anteriores al vigente se destacaron por aspectos como la economía, la educación, la paz y la modernización para fortalecer la legitimidad del Estado, así como también, bases del emprendimiento y la equidad relacionándose con los objetivos de desarrollo sostenible 2030, combatiendo así, la pobreza, generando empleo, mejorando la educación, reduciendo índices de criminalidad y promoviendo la inclusión social.

Finalmente, el plan de desarrollo más reciente que busca cumplirse en el periodo comprendido entre 2022 y 2026 es, Colombia Potencia Mundial de la Vida, en el cual el presidente Gustavo Petro proyectó como ejes propósito a cinco grandes transformaciones, que refieren al derecho humano de la alimentación e inversión en infraestructura portuaria; así mismo, al ordenamiento del territorio alrededor del agua y justicia ambiental promoviendo la restitución masiva de tierras; en tercer lugar, se enfoca la convergencia regional, aspecto que cobra relevancia dentro del objeto de estudio, considerando que entre otras, una de las metas propuestas es cumplir con la inversión y mejoramiento en vías terciarias para conectar los territorios colombianos llegando a intervenir al menos 88.000 kilómetros. También, busca la transformación productiva, la acción climática haciendo una transición energética y en cuanto a la quinta transformación, se tiene la seguridad humana y justicia social reduciendo pobreza, horas de trabajo no remunerado y mortalidad de carácter vial y materna.

De cualquier forma, es evidente que a lo largo de los periodos gubernamentales no se han realizado inversiones significativas hacia la infraestructura vial, mucho menos en las conexiones de los departamentos del Cauca y Nariño, teniendo en cuenta lo abordado por el presidente Gustavo Petro se observa que, para el lapso comprendido entre los años de 2017 hasta 2022 a Nariño le

fueron asignados 3.58 billones de pesos para inversiones en infraestructura de transporte administrados por las ANI, el INVÍAS y la AEROCIVIL; mientras que la situación fue menos provechosa para el departamento del Cauca, el cual solo recibió 1.05 billones de pesos. Cabe resaltar, que las necesidades pendientes por satisfacer no solo se concretaban en el mantenimiento y conservación de la vía panamericana, sino que, al ser territorios históricamente abandonados, han debido invertir en la adecuación de otro tipo de tramos viales, fluviales y aéreos que también requerían atención por las condiciones en que se encontraban, ejemplo de ello es la destinación de dichos recursos a trabajos especializados en vías terciarias y la construcción de muelles en municipios costeros.

Para la actualidad, la asignación económica del gobierno de acuerdo al Ministerio de Transporte (Mintransporte, 2022) “por medio del Instituto Nacional de Vías (Invías) se realizan inversiones por \$2,2 billones para fortalecer la infraestructura vial de Nariño. En este departamento se están interviniendo 1.432 km de vías primarias, regionales y terciarias en 64 municipios” (párr. 6), resaltando que, para la situación analizada en el presente escrito, se tiene por primera vez una propuesta concreta que estará a cargo de la ANI para trabajar en:

la estructuración del corredor Pasto – Mojarras – Popayán, que hace parte de la segunda ola de las Concesiones del Bicentenario. En esta autopista de 5G de 271 km, se tiene prevista la inversión de \$4,5 billones durante su etapa de construcción, lo cual mejorará la logística a través de la vía Panamericana y la conexión con los puertos del Pacífico. (Mintransporte, 2022, párr. 5)

Por lo que, se configura una posibilidad más viable para que se intervenga los puntos problemáticos de la panamericana y se adopten las medidas pertinentes, evitando que se persista con la omisión al deber estatal de realizar un mantenimiento oportuno y adecuado a las vías nacionales.

Para la actualidad, según información emitida por el INVÍAS, el tramo que le correspondió intervenir presenta un avance del 81%, puesto que las inversiones se han enfocado en la construcción de dos puentes fundamentales en la reconstrucción del espacio más afectado en la vía

a causa del derrumbe, sin embargo, la concesión de esta entidad se estableció para que trabajen la proyección Pasto – El Estanquillo con una aprobación que podría tardar hasta finales del 2024 y se comenzaría a ejecutar en los años siguientes. Situación que también se presenta en el caso de la concesión otorgada a la ANI, pues según declaraciones periodísticas de su vicepresidente, el tramo entre El Estanquillo – Popayán se encuentra en proceso de aprobación por parte del Ministerio de Hacienda, para afrontar posteriormente una etapa de estudios que duraría en promedio, unos dieciocho meses, antes de comenzar con su ejecución. (Ministerio de Transporte [Mintransporte], (2022).

Así mismo, la incorrecta prestación del servicio de mantenimiento y adecuación de la vía panamericana, se consolida como un incumplimiento a lo dispuesto en el Acuerdo Final para la Terminación del Conflicto y la Construcción de una Paz Estable y Duradera, que en su Parte 1 propuso la Reforma Rural Integral para la transformación estructural del campo y crear condiciones de bienestar para la población, e indicó más específicamente en su apartado 1.3.1.1. Infraestructura Vial, que trabajar en pro de esta premisa, significaba generar el propósito de una integración regional para facilitar el acceso a los servicios sociales y a los mercados, contribuyendo a que se mejoren los ingresos de la comunidad campesina trabajadora del agro, por lo que se implementaría un Plan Nacional de vías Terciarias, priorizando la participación de las poblaciones en la ejecución y seguimiento de las obras, la asistencia técnica para garantizar el mantenimiento y sostenibilidad de las mismas, la promoción y aplicación de soluciones tecnológicas y la importancia de certificar la sostenibilidad de las condiciones socioambientales (Jurisdicción Especial para la Paz [JEP], 2016).

De lo anterior, se rescata que los departamentos de Cauca y Nariño han sido incluidos en los enfoques especiales de resarcimiento a las víctimas del conflicto armado, dado que son territorios gravemente afectados por grupos al margen de la ley. Esto implica que las normativas surgidas tras la firma del acuerdo de paz se aplicarán a sus habitantes, especialmente en el ámbito de infraestructura de vías sobre todo en las primarias como la vía pública panamericana que es crucial para garantizar derechos como alimentación, salud, seguridad y oportunidades económicas. Este enfoque busca atender no solo los efectos de la violencia, sino también la exclusión territorial que han sufrido las comunidades.

Aunado a lo anterior, es posible ubicar otra de las causas políticas en las constantes manifestaciones por medio de los bloqueos viales, que realizan las comunidades indígenas Yanacona y Kokonuco, presentes en el municipio de Rosas, Cauca. Dichas agrupaciones étnicas cuentan con un respaldo constitucional consagrado entre otros, en el artículo 2 que, implementa el derecho de todos los ciudadanos a participar de las decisiones que los afecten en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; el artículo 7 que, reconoció la existencia de diversidad étnica y cultural en Colombia; el artículo 9 que, implementó el respeto hacia la autodeterminación de los pueblos y el artículo 63 que, estableció la propiedad colectiva como territorios inalienables, imprescriptibles e inembargables.

Este contexto permite soslayar el fundamento que encuentran los indígenas para efectivizar su derecho a la expresión, reunión y manifestación, empero la problemática social que se genera, radica en cómo los ejecutan, generalmente con el taponamiento de la vía panamericana en distintos tramos como el municipio de Rosas; punto álgido que si bien cuenta con la presencia de pueblos étnicos, también permite la comunicación desde el sur de Colombia hacia el resto del país. De acuerdo a la alta corporación constitucional en sentencia C-281/17 con M. P. Aquiles Arrieta Gómez, dijo que existen limitaciones legales al mencionado derecho político, siempre y cuando se ajusten a un juicio estricto de proporcionalidad, de hecho, expresó:

En este análisis además debe tenerse en cuenta que “[l]a naturaleza del derecho de reunión, en sí mismo conflictivo, no puede ser la causa justificativa de normas limitativas del mismo”, por lo cual, en la ponderación que se realice, se debe considerar la importancia fundamental de la participación política en una sociedad abierta y democrática frente a posibles afectaciones leves de derechos fundamentales como la libre circulación. (Sentencia C-281/17, p. 3)

Texto que permite comprender que, el derecho a la protesta pacífica tiene relevancia y prelación sobre otros, como el derecho a la movilidad, puesto que en condiciones normales solo se entendería como una incomodidad temporal a la comunidad, misma que deberá soportarse por alcanzar un bien común de mayor importancia. Sin embargo, cuando la situación se vuelve permanente, empieza a generar agravios en los derechos fundamentales a la vida, salud, atención médica

oportuna y abastecimiento de bienes de primera necesidad, la seguridad alimentaria, educación, trabajo y libertad económica, pues se obstruye el paso de mercancías para el consumo de cientos de personas incomunicadas y sometidas al menoscabo de su integridad, además de considerar el grave impacto en la economía de las familias puesto que no existirían circunstancias normales de oferta provocando pérdidas.

De hecho, de acuerdo a la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (2019), como se citó en Bernal (2022) ha señalado “es natural que el ejercicio del derecho de manifestación genere “molestias”, “distorsiones” menores “a los derechos de otras personas” o a la “rutina de funcionamiento cotidiano”, incluso con “cortes de ruta”” (p. 142-143). Lo que permite entender que, es aceptable paralizar el tránsito de forma moderada, pero se convierte en un acto inadmisibles cuando se vulneran derechos de alto rango constitucional a la población que no actúa en la protesta y que tampoco tiene alternativas eficientes para solucionar la problemática.

En suma, si bien las causas sociales que las comunidades indígenas persiguen se ven justificadas en factores relevantes como la educación, el medio ambiente, sus territorios y demás objetivos políticos, el análisis constitucional y jurisprudencial permite determinar que se consolida el derecho a la protesta siempre y cuando sea pacífica, efectuada con expresiones culturales o artísticas; lo que no existe es un derecho al paro, que ataque la propiedad pública o privada, que use la violencia o genere bloqueos, mucho menos en una vía principal de paso internacional. La Corte Constitucional ha reiterado en sentencias como la C-742/12 con M. P. María Victoria Calle Correa, que las protestas deben respetar los derechos de terceros y no pueden obstruir el acceso a servicios esenciales. Además, es fundamental que las manifestaciones no comprometan la seguridad pública ni el orden social, por lo tanto, cualquier acción que exceda estos límites puede ser legítimamente restringida por las autoridades competentes para evitar que como en el presente estudio, además de las causas naturales, converjan obstaculizaciones de índole ciudadana que afecten derechos esenciales del resto de la población.

2.3 Consecuencias generadas por la omisión del mantenimiento de la vía pública panamericana Rosas Cauca a la comunidad.

A través del presente capítulo se darán a conocer las consecuencias a nivel político, económico, social, jurídico y socio afectivo generadas por la omisión del mantenimiento de la vía pública panamericana a la altura del Municipio de Rosas, Cauca que orinó el derrumbe del mes de enero de 2023; para ello es esencial indicar que los datos proporcionados en este acápite, corresponden a información primaria obtenida a través de la herramienta de recolección de datos, la cual consistió en realizar una entrevista semiestructurada a tres grupos, que se describirán a continuación.

En primer lugar, se realizó la referida entrevista a cinco miembros de empresas privadas del municipio de Pasto en el departamento de Nariño, a quienes se representará desde el entrevistado uno al entrevistado cinco, (E1-E5).

En segundo lugar, se efectuó la entrevista a cinco miembros de empresas de transporte público del departamento de Nariño y/o miembros de asociaciones/agremiaciones de transporte de carga pesada, a los cuales se representará desde el entrevistado seis al entrevistado diez, (E6-E10).

Por último, se desarrolló la entrevista a cinco habitantes del municipio de Rosas, Cauca, quienes estarán representados desde el entrevistado once al entrevistado quince, (E11-E15).

A continuación, se describen las consecuencias políticas identificadas por los grupos entrevistados, seguidas de las económicas, sociales, jurídicas y socio afectivas generadas por por la omisión del mantenimiento de la vía pública panamericana a la altura del Municipio de Rosas, Cauca.

2.3.1 Consecuencias Políticas

En cuanto a las consecuencias políticas que dejó el deslizamiento en masa del 9 de enero del 2023 se puede decir que, las afectaciones se enfocaron en la inestabilidad e inconformidad frente a la administración y a las acciones que el Estado había tomado para mitigar los efectos nocivos que dejó el evento. Tanto los sectores económicos, como la sociedad cercana al lugar del desastre pudo evidenciar la omisión al mantenimiento de la vía pública panamericana a la altura de Rosas, Cauca, puesto que, a pesar de ser una vía principal y de conexión internacional, no contó con la suficiente

atención e intervención que lograra la efectiva prevención del derrumbe y cierre total de la vía, afectando gravemente los derechos no solo de los habitantes, sino también de todos los ciudadanos pertenecientes al departamento de Nariño.

Esta situación provocó que las agrupaciones sociales, los sectores económicos y la comunidad en general, demostraran su malestar por medio de manifestaciones públicas y peticiones elevadas a las autoridades, mismas que, de acuerdo a las entrevistas realizadas, se pueden clasificar en tres periodos de acción correspondientes al antes, durante y después del deslizamiento.

En primer lugar, lo que expresó el entrevistado 6 (E6) permite dar cuenta de que, en tiempo pasado al acontecimiento, los transportistas habían denotado la necesidad de una intervención a la vía, ya que como dijo,

No, pues por parte de nosotros, o sea, no había ninguna advertencia directa que nos previniera, pues sí se había suscitado el tema de la vía y el tema de la inseguridad, por el tema también de un desastre como el que ocasionó este cierre de tanto tiempo se habían elevado peticiones a los entes gubernamentales porque era una queja generalizada del transporte, pero no había respuestas ni intervenciones significativas por parte del gobierno. Se prometían arreglos políticos para tramitar la doble calzada, por ejemplo, pero eso nunca vio la luz.

Lo que permite evidenciar la clara omisión a las peticiones y a la acción en si misma de realizar el mantenimiento pertinente en la vía, además, considerando que siempre fue una zona afectada por la falla geológica y de condiciones climáticas cambiantes, la gestión del riesgo debía prestar especial atención a la conservación de los estándares de transitabilidad que merecía el tramo vial por su constante afluencia de transporte y movilidad.

En segundo lugar, para los días en que sucedió el derrumbe, las personas no solo enfrentaron las enormes pérdidas, sino también el abandono de la reacción inmediata por parte del Estado, ya que las unidades de la zona intentaron colaborar en la reubicación temporal de los afectados, pero no podían dar soluciones a mediano o largo plazo y mucho menos empezar a realizar trabajos de carga pesada sobre la vía pública panamericana. Por ello, fue necesario que la comunidad hiciera manifestaciones para solicitar ayuda con la pronta evacuación de la zona y se conoció que el gremio

transportista también elevó solicitudes al gobierno para que se tomara en serio la alternativa de construir una nueva vía, tal como lo mencionó el entrevistado 12 (E12),

Si, que yo me acuerde pues la comunidad estuvo pidiendo insistentemente en esa oportunidad que se haga caso al sector, que se nos de alguna ayuda y que se evacue rápido la zona porque era peligroso que algunos siguieran por ahí. De los transportadores hubo quejas que se dialogaron cuando los políticos hicieron presencia en la zona junto con los de gestión del riesgo y otras entidades, ellos decían que se tuvo que esperar a que eso pasara para que por fin empezarán a ver la necesidad de la vía nueva y amplia y les hicieron la promesa de que se iba a rehacer. A nosotros pues nos interesaba que ayuden a sacar a las personas que habían quedado en la zona del desastre y tocó también insistir para que traigan la maquinaria, para que hagan las operaciones de rescate, eso fue unos cuantos días haciendo protesta para que hagan caso de que también había familias desesperadas por encontrar a su gente.

Lo anteriormente expuesto permite evidenciar que las consecuencias se agudizaron, pues la población y sectores no solo tuvieron que asumir las pérdidas e imposibilidad del tránsito, también tuvieron que organizar protestas y manifestaciones para poder ser escuchados, haciendo un sobre esfuerzo porque además de ser afectados, las autoridades no concedían reacciones inmediatas para tratar de enmendar el perjuicio que sufrieron y que no estaban en la obligación de soportar porque bien pudo haberse prevenido. Aunado a ello, la presencia del gobierno nacional fue necesaria para proyectar la trazabilidad de una nueva vía con mejores condiciones y ubicarla en una zona de menor riesgo geológico, sin embargo, a pesar de que se diera como petición inminente por parte de los presentes y mayormente afectados, el proyecto no ha generado frutos sino desconfianza en los entes gubernamentales y el desarrollo de sus políticas.

Finalmente, con la entrevista aplicada se conoció que la comunidad mantuvo la expresión de sus necesidades a través del ejercicio de su derecho de protesta, pues se tiene conocimiento de que comunidades étnicas y habitantes del sector constantemente generan taponamientos viales para impedir el paso de mercancías y transporte, como mecanismo de presión ante las autoridades estatales, durando días e incluso semanas con los bloqueos que si bien buscan un fin social, también continúan provocando pérdidas económicas y productivas en las actividades naturales de otros sectores.

A pesar de que la manifestación pacífica se encuentra amparada constitucionalmente, como lo ha explicado la Corte Constitucional en Sentencia C-281/17 con M.P. Aquiles Arrieta Gómez diciendo que hace parte de la activa participación política de la sociedad, por lo que se debe darle prelación por encima de otros derechos que sufran afectaciones leves como el derecho a la libre circulación, no es menos cierto que la consecuencia política fue empezar a hacer peticiones y reclamaciones de derechos a partir de la obstaculización del desarrollo de otros derechos y con base en la experiencia de la falta de escucha e ignorancia de las manifestaciones por parte del gobierno, los taponamientos son persistentes, como lo indicó el entrevistado 3 (E3) al afirmar,

nosotros hemos hecho un cálculo de que en los últimos 10 años, ya con el año 2024 son 11 años, frente a los distintos cierres que hemos tenido en la vía en estos últimos 11 años, llámense protestas o situaciones de fuerza mayor que se han presentado a nivel social, la vía panamericana en número de días ha estado cerrada 360 días, es decir, prácticamente en 11 años, un año completo ha estado cerrada. Lo más insólito es que durante el año 2024 ya se contabilizan más de 45 cierres que han sido intermitentes, que abren y cierran, obviamente, pero que nos ha tenido una gran afectación por los sobrecostos que genera, que se asumen por el usuario final o por la empresa para no afectarlo y eso es complejo para la organización desde todo punto de vista.

Lo expresado por el entrevistado 3 (E3) permite evidenciar que los diálogos a veces se han llevado a cabo y se han logrado pactar ciertas condiciones de mejoría para los sectores involucrados, empero las protestas se siguen llevando a cabo, pues los resultados generalmente no se evidencian, provocando así que las comunidades continúen en la misma dinámica, sobre todo cuando causas importantes como las que manifestó el entrevistado 8 (E8) no se concretan. En sus palabras,

una serie de gobiernos, independiente de la corriente política por la que fueron candidatos, pues no han ejecutado unos propósitos que consideramos como región, importantes para nosotros, entre otros, tener una doble calzada desde el puente internacional de Rumichaca hasta la ciudad de Pasto e igualmente desde la ciudad de Pasto hasta Popayán, porque en el resto del país vamos a encontrar unas paramericanas amplias, con todas las reglas técnicas y de ahí para acá todo el tiempo siempre hemos tenido unas vías con pésimo mantenimiento y en ninguna parte la doble calzada.

Se puede afirmar entonces que, todo ello ha provocado que en general, las consecuencias políticas se evidencien en la consecución de objetivos sociales por parte de la población ejerciendo presión por medios consagrados normativamente, pero que generan interrupciones en las actividades de otros sectores y por ende la inconformidad en el manejo que se les da por parte de las autoridades a dichas manifestaciones de voluntad, puesto que los perjuicios después del deslizamiento del día 9 de enero del 2023 siguen generando repercusiones que no pueden ser subsanadas si las peticiones no son escuchadas ni mucho menos sus soluciones, puestas en marcha.

2.3.2 Consecuencias Económicas

Haciendo referencia a las consecuencias económicas, la economía para los sectores productivos del municipio de Pasto se vio bastante afectada e involucró un tratamiento de difícil reconstrucción, considerando que, el deslizamiento en masa del 9 de enero del 2023 en la vía pública panamericana por la omisión en su mantenimiento generó una parálisis en el transporte de mercancías e insumos necesarios para la ejecución de las actividades, así como la imposibilidad parcial de llevar al interior del país las producciones locales, ya que a pesar de contar con escasas vías alternas, estas implicaron un sobrecosto exponencial para los empresarios. Según la Cámara de Comercio de Pasto (2023) “Existen problemáticas que afrontan de manera transversal todos los sectores, como la escasez de combustible, el incremento en el valor de los fletes y el elevado precio de los productos que desincentivan el consumo disminuyendo los ingresos de las empresas”. Problemática que generó enormes pérdidas a los productores y el desabastecimiento de los insumos para el resto de la población. Además, también hubo un impacto significativo en la economía de la población damnificada como se podrá evidenciar más adelante.

2.3.2.1 Consecuencias económicas a los sectores productivos. Según el contenido de las entrevistas realizadas fue posible evidenciar que la economía de los empresarios a pesar de sus distintos enfoques comerciales sufrió consecuencias que derivaron no solo en las pérdidas financieras, sino también en su capacidad de contratación, producción y distribución. Una vez empezaron a agotarse las materias primas y dejar de hacer los envíos necesarios, lograron analizar que la situación se extendería por un largo periodo de tiempo, enfrentando un panorama desolador, puesto que la inseguridad económica con la que venían desde tiempo atrás a casusa de la pandemia, no pudo ser superada en el año destinado a la reactivación, por el contrario, siguió decayendo y

generando una posición de desbalance ya que, las producciones que se dejaron de realizar no podrían subsanarse a futuro, toda vez que, las pérdidas siempre dejarán un desequilibrio en el historial financiero, de acuerdo a la percepción del entrevistado 8 (E8),

lo que uno deja de ganar o lo que uno deja de ejecutar o de vender, nunca se va a recuperar. La venta de mañana es venta de mañana. Nunca lo que ya no se vendió hoy, se va a recuperar, si yo mañana hago el doble de ventas, es una venta de un día de mañana, pero si hoy dejé vender, lo de hoy siempre va a ser una pérdida. El conductor tiene un tiempo de trabajo, los carros tienen un tiempo de mantenimiento, las rutas tienen una saturación de mercado, entonces hay una cantidad de empresas que se mueven y si yo dejo de transportar hoy, mañana no hay garantía de que voy a recuperar. Lo que sí hacemos las empresas es una dinámica económica de procurar minimizar todo lo que son gastos y costos para lograr eficiencia y procurar puntos de equilibrio.

En igual sentido, el entrevistado 1 (E1) ejemplificó la forma en que se asumió la situación, diciendo:

Antes del suceso vendíamos un promedio del 100% hablemos de mil pesos, si nosotros vendíamos 1.000 pesos ese era el 100% del promedio de ventas diario con el que veníamos en el año 2022, con este problema de la carretera las ventas se bajaron el 50%, o sea que no vendíamos 1.000 pesos sino 500, pero los costos seguían siendo los mismos, aunque hubo unos que se subieron, por ejemplo yo no sé ustedes recuerdan que como tuvieron que mandar camiones por otro lado, la gasolina subió bastante. Entonces eso sube muchas otras cosas, por ejemplo, los fletes, y las ventas bajaron a la mitad.

De lo anteriormente citado, se pudo observar que frente a estas problemáticas, algunos empresarios tuvieron que frenar sus actividades y perder sus inversiones; en contraste, otros decidieron enfrentar los inconvenientes, aprovechando que contaban con la capacidad económica y con una comercialización que se desarrollaba por fuera del departamento, buscando mayor oportunidad de solvencia para poder soportar los incrementos en fletes y combustible, como es el caso del entrevistado 2 (E2), quien manifestó,

Entonces como tal la empresa siguió adelante, a pesar de no poder en algún momento

entregar o si pudimos pasar, de repente dieron devoluciones o dieron bajas en las ventas y nos tocó asumir todo ese bache difícil. Se aumentó dos veces, normalmente se paga 8.000 por canastilla y se llegó a pagar 30.000 pesos. A pesar de que esos costos aumentaban en los productos, en el mercado de Cali y Medellín empezaron también a bajar los precios, entonces se hacen más costos de producción, costos de transporte, se van minimizando las utilidades, entonces todo ese periodo fue de pérdidas incalculables creo que nosotros en el volumen que estamos manejando si llegamos a los 1.000 millones de pérdidas.

Con esta situación expresada, se puede vislumbrar que el golpe económico para las empresas fue bastante determinante en su funcionalidad, pues a nivel general, el observatorio económico de la cámara de comercio local (2023) estimó que diariamente se podía ver afectada en hasta un monto de veintiocho mil millones, sobre todo en sectores comerciales y agrícolas, que precisamente son los que cuentan con mayor presencia al interior del municipio y el departamento.

Soportando en igual sentido la postura de la anterior entrevista es necesario mencionar que, una de las medidas implementadas para reactivar la economía y el abastecimiento de los bienes y servicios de primera necesidad de la población del sur del país, consistió en el uso de las vías alternas para realizar el transporte, lo que se hizo a nivel interno e internacional con la vecina nación del Ecuador, de acuerdo con el informe presentado en el Comité TAC seccional Pasto y otros, por parte del Director Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales (2023) fue necesario que ante

la emergencia generada por el derrumbe de la carretera Panamericana en el municipio de Rosas departamento del Cauca y como ha afectado al comercio internacional por la frontera con Ecuador; [se ejecuten] de igual forma las acciones que se desarrollaron para el apoyar a la región, en trabajo conjunto con las direcciones seccional de Puerto Asís y Tumaco y con la aduana de Ecuador, como respuesta a esta crisis.

De esta manera cabe mencionar el ejemplo del plan de acción ejecutado por el entrevistado 3 (E3), quien indicó,

Se inició un trabajo dentro de ese plan continuo de negocio para activar todas las rutas alternas que permitan abastecer el servicio público. Dentro de esas rutas, se activó la ruta

del norte del Ecuador (...) por el sector de Putumayo se permitió el ingreso hasta los campos de los Llanos Orientales, donde es el centro de abastecimiento, haciendo también envasado de cilindros en las plantas que estratégicamente tiene Montagas ubicadas en el departamento del Huila y el departamento de Putumayo. También se hizo transporte de gas a través de barcazas directamente a Tumaco, así como también se importó un buque completamente desde Houston, Texas para abastecer y evitar que la prestación del servicio se vea interrumpida. Todo esto se hicieron los cálculos necesarios sobre esos sobre costos en los que se incurrieron, ante los cuales el Ministerio de Minas y Energía, a través de la Unidad Nacional de Gestión de Riesgos, quienes se demoraron bastante entre el hecho sucedido, la aplicación del plan de contingencia y el reembolso de prácticamente siete meses, haciendo un reembolso de 9.000 millones de pesos. Solamente para el caso de Montagas el reembolso ascendió a 5.400 millones de pesos del sobre costo adicional para garantizar la continuidad de la prestación del servicio.

El anterior relato, permitió identificar que algunas de las alternativas a las que acudieron desde los sectores analizados, implicaron subsidiar desde sus presupuestos los costos extra para afrontar el transporte y movilidad de sus productos y servicios, puesto que para otras regiones del país la responsabilidad seguía vigente y no se podía interrumpir el comercio natural como única fuente de ingresos. A pesar de ello, no fue suficiente para cubrir con los gastos que aumentaron significativamente y, por tanto, superar la época de pérdidas significó realizar mayores inversiones con la incertidumbre de alcanzar en algún momento la estabilización.

2.3.2.2 Consecuencias económicas a los habitantes de la zona afectada. Para la población cercana a la zona del desastre la situación económica se analiza desde la perspectiva de la producción a pequeña escala y de la obtención del sustento directo con el que podían desarrollar sus condiciones de vida y desarrollo social, educativo y laboral. En este sentido, la comunidad resintió los efectos directos del deslizamiento en masa sobre sus fuentes de ingresos y tuvieron que readaptarse a nuevos métodos de mantenimiento que hasta la presente fecha no se han convertido en modalidades constantes para obtener recursos y mucho menos las adecuadas para la consecución de objetivos como vivienda o negocios.

Para el caso de la entrevistada 14 (E14),

En lo personal a mí me afectó el doble porque yo tengo mi casa allá, pero está inhabitable porque está muy cerca a la avalancha. La arrendaba y con eso me sostenía económicamente, en parte. Y vivía con mi mamá y la casa de mi mamá fue de las que compró el estado para meter la carretera nueva. No puedo vivir con mi mamá ni tampoco puedo vivir en casa.

Lo que permite entender que, el impacto ocasionado a las familias derivó en una inestabilidad económica en las personas a cargo de los hogares, pues tuvieron que desplazarse a nuevos territorios o lugares de habitación en los que no pudieron seguir desempeñando sus oficios habituales o por el contrario realizarlos sin una remuneración digna que les permitiera alcanzar nuevamente estándares adecuados para su manutención. La situación se torna crítica puesto que con el paso de los años no ha sido posible conseguir la reubicación definitiva en predios que puedan utilizarse tal como lo prometió el gobierno, para el emprendimiento y producción agrícola de las familias y el hecho de permanecer en hogares temporales o incluso en territorios alejados al sector de Rosas, Cauca, ha provocado que se normalice la informalidad de sus oficios y se incremente la inestabilidad laboral con medios de sustento al diario o labores remuneradas inequitativamente.

La población resulta afectada de forma desproporcional, pues en el aspecto económico, las empresas pueden contar con un sustento financiero más estable que les permita proyectar a mediano o largo plazo una inversión que se pueda recuperar, pero en el caso de las personas que habitaban la zona, resulta improbable que cuenten con una previsión de presupuesto que les permita sostenerse por tan largo periodo de tiempo sin un hogar permanente y definitivo, en el que puedan volver a implementar sus cultivos y cosechas para contar con un medio de sustento constante, que no deje a la deriva la satisfacción de sus derechos fundamentales como la vida digna y el mínimo vital.

2.3.3 Consecuencias Sociales

El grado de afectación a nivel social a la comunidad con ocasión a la omisión del mantenimiento de la vía pública panamericana a la altura del Municipio de Rosas, Cauca, abarca la incidencia de este suceso dentro de la sociedad, es decir, se determina las consecuencias directas en virtud a la supervivencia de las personas y el funcionamiento general de la comunidad en cuanto al perjuicio que sufrieron en torno a la calidad de vida de cada una de ellas, en este sentido, es primordial

comprender que la omisión del deber estatal de mantenimiento en obras públicas con énfasis en vía pública ha producido diferentes consecuencias sociales tales como el desempleo, la pérdida de credibilidad de las empresas de transporte, el desalojo y desplazamiento de su domicilio. Por tanto, es esencial estudiar cada una de estas consecuencias.

2.3.3.1 Desempleo. Debido a la crisis económica generada por el cierre de la vía panamericana por omisión de mantenimiento, el sector empresarial del departamento de Nariño tomó la decisión de reducir su área de personal, lo cual ha implicado el crecimiento del problema social de desempleo, el cual se encuentra encadenado a diferentes hemisferios de desarrollo ser humano, que comprende el bienestar social en áreas como la económica, la salud y la educación entre otras, por tal razón, Yanez y Cano (2011) han determinado que el desempleo genera un notable coste económico y social a la población; primero, se refiere a la pérdida de producción, además de ocasionar un deterioro del capital humano, pues el tiempo que permanece cesante puede implicar una pérdida de destrezas y habilidades. Respecto al segundo, se relaciona con las implicaciones sociales que genera, dado que se puede incrementar la pobreza y crear inestabilidad en el individuo.

Por consiguiente, el desempleo como fenómeno social ha producido consecuencias en relación a la pobreza, puesto que esta condición socioeconómica hace que no haya recursos necesarios para satisfacer necesidades básicas que garanticen una adecuada calidad de vida en torno a la vivienda, educación formal, alimentación, salud, etc. de cada persona. De este modo, el entrevistado 1 (E1) menciona que en su empresa se suscitó este problema y afirma lo siguiente:

Fue bien triste. Porque yo no sé, digamos, en otras empresas puede que el jefe no sepa mucho de la vida de los empleados, pero nosotros sí, yo conozco mucho a todos, los problemas que tienen, sus familias, sus cosas, entonces para mí fue bien terrible tener que haberles pasado carta de preaviso en noviembre, porque yo sabía que iba a ser muy duro para ellos pero es que el problema es que con esas situaciones, preferible tomar esas decisiones así y poder continuar con el trabajo, a de pronto uno dejar toda la cantidad de gente y el almacén cada vez peor cada vez peor y después quebrar.

En definitiva, el cierre de la vía panamericana en la altura del municipio Rosas, Cauca generada por el derrumbe del día 9 de enero 2023 causado por la omisión del mantenimiento de la vía pública generó que el sector empresarial nariñense despidiera a sus empleados, a razón de la fuerte crisis

económica atravesada, debido a la desconexión territorial al sur de Colombia y al déficit de vías alternas en buen estado.

2.3.3.2 Pérdida de credibilidad en las empresas de transporte. Una consecuencia social de vital importancia ha sido que las empresas de transporte público han sufrido pérdida de pasajeros a razón de las perturbaciones sufridas en la transitabilidad de la vía pública panamericana, puesto que existe afectación directa a la seguridad vial y a la libre circulación, en el entendido que por el exceso de vehículos de carga pesada y carga liviana, las rutas cronometradas se han atrasado, igualmente, debido al déficit de vías alternas, el recorrido de los vehículos tiende a aumentar el tiempo de viaje, lo cual hace que los pasajeros sufran consecuencias a nivel económico, físico y mental además de perder la credibilidad del servicio de transporte público proporcionado por las empresas.

En efecto, Cabrera & et al (2009) expresan que

el modelo matricial condujo a notables avances en la investigación y la comprensión empírica, tanto del comportamiento humano como de los factores relacionados a los vehículos y las vías que inciden en el número y la severidad de los eventos, lo que en últimas se tradujo en el desarrollo de un amplio rango de estrategias y técnicas para reducir la magnitud del problema mediante la reducción a la exposición al riesgo, la prevención específica de los eventos, la reducción de la severidad de las lesiones en el evento y la reducción de las consecuencias al mejorar la atención.

Asimismo, el entrevistado 6 (E6) determina que una consecuencia grave fue la reducción de clientes por la pérdida de credibilidad de las empresas de transporte, por lo tanto, manifiesta que,

el tema que se perjudica es la baja demanda de pasajeros. Prácticamente la gente tiene el temor de viajar por un nuevo cierre, un nuevo bloqueo, porque ya piensan que se van a quedar en la vía, inclusive hay gente que va a sus citas médicas y las puede perder, otras señoras van con sus niños de brazos entonces también ha complicado para estar en la vía en estas condiciones. Entonces en este momento la verdad estamos trabajando como al 50%. Cuando hay que esperar ahí o un retraso en la vía, eso complica también tanto el tiempo de combustible y también para nuestros conductores el cansancio físico también de ellos y la parte emocional de ellos.

A su vez, el entrevistado 8 (E8) complementa este análisis, indicando que,

en principio no hubo ninguna alternativa, luego se utilizó alguna vía alterna que es lo que la gente conoce en el Cauca como Suárez o Morales, son vías que toca coger por la montaña trocha, son vías terciarias realmente, son vías pero no en el estado como la panamericana y pues incrementan el horario de recorridos entre 2 a 4 a 6 horas, puede ser que si yo voy solo no me demore 4 horas en pasar, pero con el flujo de vehículos particulares, de carga o de pasajeros que tenían que recorrer estos tramos y como las vías no son en mejores condiciones, pues el tránsito es lento, entonces tendrían que estar pasando a un ritmo, a una velocidad muy baja, entonces si estaba habilitado el paso podría tardar 6 - 7 horas y cuando no estaba habilitado el paso porque se establecen unos horarios para hacer trabajos, pues podía tardar 12 horas hasta 36 horas en alguna oportunidad, quedados en la vía.

En síntesis, de acuerdo a las declaraciones realizadas por los miembros de empresas de transporte público, se indica que en virtud al derrumbe suscitado el día 9 de enero 2023 en el municipio de Rosas, Cauca generado por la omisión al deber de mantenimiento vial, las empresas de transporte público han sufrido pérdida de clientes, puesto que los pasajeros han experimentado diversas consecuencias negativas en el tránsito de la vía, lo cual afecta el tiempo de trayecto como también causa malestar físico y emocional para los conductores y pasajeros, de igual manera, como se mencionó anteriormente, otro factor importante para consolidar la pérdida de credibilidad en el sistema de transporte, es el déficit de vías alternas del interior del país al sur, puesto que estas vías se caracterizan por ser terciarias, las cuales no se encuentran pavimentadas, lo que produjo que cada recorrido aumente en un lapso de 2 a 6 horas cuando la vía se encontraba habilitada para el paso, por el contrario, si el paso no estaba habilitado, se atrasaba en un lapso de 12 a 36 horas.

2.3.3.3 Desalojo y desplazamiento de domicilio. Los habitantes del municipio de Rosas, Cauca y sus veredas aledañas experimentaron la evacuación de la zona de su domicilio por consolidarse la gestión de riesgo natural, por lo cual debieron desalojar su casa y desplazarse hasta otro lugar, sin tener recursos económicos que permitan este traslado, igualmente, por parte de las autoridades no se ha ofrecido ningún apoyo para solventar la satisfacción de las necesidades básicas, de modo que no se evidencia que el Estado haya tomado medidas de protección.

Por tanto, de conformidad a la sentencia de tutela 1094 del 2002, del magistrado ponente, Dr. Manuel Cepeda, se ha estipulado que la ley ordena a la administración pública, en casos de desastres naturales o presencia de alto riesgo de derrumbe o deslizamiento en una determinada zona, por un lado, desalojar a las personas afectadas y en riesgo –lo que implica su alojamiento temporal en una vivienda digna– pero, por otro, tomar medidas oportunas para eliminar definitivamente el riesgo. La administración pública no puede omitir la adopción de medidas inmediatas para evitar el riesgo sobre vidas humanas ni dejar indefinidos los derechos de las personas desalojadas, sin comprometer con ello su responsabilidad.

En consecuencia, el entrevistado 12 (E12) menciona que en su núcleo familiar se produjeron diferentes daños, expresando que *“Realmente las consecuencias pues para mí digamos y mi familia, nos tocó desalojar, yo tenía una hectárea de tierra donde tenía café y con eso me sostenía, obviamente que todo lo perdimos”*. Mientras también el entrevistado 14 (E14) refiere que el impacto negativo fue la falta de vivienda en óptimas condiciones, puesto que alude que *“no tenemos donde vivir porque yo allá no me puedo ir con los niños, porque usted sabe que de todas maneras ahorita están investigando y todo eso, yo tengo dos niños, no me deja de todas maneras el estado vivir allá.”*

Es por ello que, el derrumbe del día 9 de enero 2023 en el sector Rosas, Cauca pudo ser previsible por parte del Estado Colombiano debido a la gestión de riesgo que debía existir, ya que la vía panamericana se encuentra en la falla geológica el romeral y en consagración de que durante los días anteriores al incidente, las condiciones climáticas fueron deteriorando, por ende, se observa la configuración de una consecuencia social grave llamada desalojo, puesto que con ocasión al derrumbe, las personas afectadas debieron trasladarse de su vivienda a otro lugar para proteger su vida ante el inminente riesgo, sin embargo, el Estado Colombia no ha tomado medidas oportunas sobre el alojamiento temporal en una vivienda digna, por lo que se debe garantizar los derechos de las personas desalojadas.

2.3.4 Consecuencias Jurídicas

La omisión del mantenimiento de la vía pública panamericana en el sector del municipio de Rosas, Cauca, ha consolidado el estudio de un análisis jurídico sobre la responsabilidad extracontractual del Estado Colombiano, el cual origina diversas consecuencias nivel jurídico, las

cuales constituyen el elemento del daño antijurídico. Por tal razón, es primordial conocer las consecuencias jurídicas evidenciadas en los sectores entrevistados, las que se presentan a continuación.

2.3.4.1 Afectación al derecho de locomoción. Manaca (2023) ha expresado que a partir de lo dispuesto en el artículo 24 de la Constitución Política de Colombia, se entiende que la naturaleza del Derecho Fundamental a la libre locomoción o circulación radica en la posibilidad de cualquier ciudadana o ciudadano de transitar de manera libre y voluntaria dentro de los límites territoriales de la Nación. Dicho concepto implica la observancia de varios elementos a través de los cuales se garantice de manera óptima y eficaz el Derecho, a fin de superar barreras que a través de la historia se han creado y seguramente seguirán surgiendo, suponiendo la intervención de la Administración Pública para garantizar la oferta de espacios adaptados a cada forma de movilidad y de sistemas de transporte específicos para ellas.

De manera que, el cierre de la vía panamericana a la altura del municipio de Rosas, Cauca por causa del derrumbe acontecido el día 9 de enero 2023 por omisión al deber legal de mantenimiento vial, constituye una restricción al derecho de locomoción de los transeúntes, en el entendido que se les causó una lesión a un derecho que no estaban obligados a soportar, por lo cual la noción de daño antijurídico se fundamenta en la imposibilidad de transitar por la vía panamericana debido a los problemas geológicos y la omisión del mantenimiento vial en cuanto al cuidado de obras públicas como la gestión de prevención de riesgos naturales.

En este sentido, es pertinente traer a colación, las declaraciones de los entrevistados sobre esta materia, en primer lugar, el entrevistado 2 (E2) menciona que,

a nivel de Colombia, Nariño es el departamento más afectado. No tenemos salida, o sea, nos perjudica todo el mundo, o sea paros de los camioneros, paro de los campesinos, paro de los indígenas, o sea todo mundo nos afecta aquí en estas cosas, a pesar de vías alternas si nos afecta claro, suben los costos de los precios, pero pues toca buscar la salida, las alternativas y salir, no se puede dejar porque manejamos productos que son perecederos y los despachos como sea tienen que salir cada tres días de aquí de la empresa, o sea eso es lo que se maneja siempre.

Igualmente, el entrevistado 7 (E7) complementa esta perspectiva, refiriendo que,

los pasajeros y turistas que estaban represados aquí, fue un caos tratar de solucionarles ya que en su momento pues la vía, la ruta de salida, digámoslo así, fue a través del municipio de la Sierra y por esa vía los buses grandes que son los del grupo C o tipo lujo que viajan desde aquí hacia el destino, ya sea Cali en especial, no podían transitar, entonces fue muy complicado y otra ruta que quedó habilitada fue por el Putumayo, pero ellos no las utilizaron, entonces fue muy complicado para el terminal. y esos carnavales, hubo una muy buena cantidad de pasajeros pues que llegaron, entonces todos los visitantes prácticamente entre ese lunes iban a ser desocupados y el terminal quedó colapsado pues con la cantidad de pasajeros que no pudieron salir.

En pocas palabras, el derecho de locomoción fue vulnerado por parte del Estado Colombiano al omitir el deber legal de mantenimiento preventivo y de emergencia, además de incumplir su obligación de mantener una gestión de riesgo de desastres naturales eficaz, lo cual generó perjuicios de transitabilidad a los administrados.

2.3.4.2 Activación de planes de emergencia y contingencia. Las Empresas de servicios públicos del municipio de la plata Huila, (2020) han instaurado los siguientes conceptos:

- Plan de emergencia: Organización de los medios humanos y materiales disponibles para garantizar la intervención inmediata ante la existencia de una emergencia y garantizar una atención adecuada (bajo procedimientos establecidos) de los responsables de la emergencia
- Plan de evacuación: Corresponde a las acciones de preparación para que la respuesta que permite que las personas que se encuentran en una edificación (vivienda, oficina, institución educativa, establecimiento comercial, entre otras.) puedan realizar una salida ordenada, rápida y segura, con el fin de proteger la vida.
- Plan de gestión del riesgo de desastres: Es el instrumento que define los objetivos, programas, acciones, responsables y presupuestos, mediante las cuales se ejecutan los procesos de conocimiento del riesgo, reducción del riesgo y de manejo de desastres, en el marco de la planificación del desarrollo.

En este aspecto, las empresas privadas del departamento de Nariño debieron activar el plan de

emergencia y contingencia anteriormente explicados, a razón de que necesitaban continuar la prestación del servicio público, lo cual generó diferentes rutas y estrategias de atención para mitigar la interrupción del mismo, siguiendo los deberes de la ley 142/94. Por lo que el entrevistado 3 (E3) determina que algunas empresas tenían obligación de cumplir con el suministro del servicio público, por lo que se manifiesta que,

esto genera la activación del plan de emergencia y contingencia en la empresa porque quedó totalmente suspendida la vía por donde transitan los vehículos que hacen el transporte a granel de GLP para atender la prestación del servicio público en Nariño. De hecho, se nos exigió a nosotros activar todo el plan de contingencia y prever todas las posibles implicaciones que se podrían generar alrededor de esta situación. Entonces, estuvimos enterados y activamos el plan. Igualmente se activó el plan de continuidad del negocio, lo que habilita varias de las rutas de atención para poder darle continuidad a la prestación del servicio en virtud de la exigencia de la Ley 142.

De tal forma, los empresarios de Nariño cubrieron los gastos de la activación de los planes de emergencia y contingencia provocados por el cierre de la vía pública panamericana debido a la omisión del mantenimiento vial; Cabe resaltar que una parte de estos planes fueron subsidiados por el Estado Colombiano, sin embargo, estos subsidios solamente fueron enfocados a las empresas que prestan servicios públicos, dejando a un lado a las empresas privadas, las cuales solventaron todos los gastos adicionales, sin subir el precio del producto al consumidor final.

2.3.4.3 Incumplimiento contractual. La omisión del mantenimiento de la vía pública panamericana fue una causa que produjo el derrumbe el día 9 de enero 2023 en el sector de Rosas, Cauca, y con posterioridad el cierre de la vía anteriormente citada, de forma, que las empresas privadas del departamento de Nariño incumplieron contratos con sus clientes, dado que no fue posible transitar materiales, lo que imposibilitó el cumplimiento de obras pactadas, generando perjuicios evidenciados en actas de suspensión y de reinicio; Tal como lo expone el entrevistado 5 (E5), este derrumbe suscitó varias consecuencias negativas frente al cumplimiento del objeto económico de su empresa, lo cual se evidencia en,

el incumplimiento ocasionado a los diferentes clientes, a los diferentes proyectos que se tenían en ese entonces, ya que hay materiales que vienen de la ciudad de Cali y por este

derrumbe no pudieron pasar, uno de esos materiales es el vidrio templado que en ese entonces teníamos unos proyectos para entregar de unos apartamentos y pues al no llegar este vidrio templado tocó hacer unas actas de suspensión. Lo mismo sucedió con la madera melamina que viene desde el país de Chile, entra por el puerto de Buenaventura y llega hasta Pasto, pero también por ese derrumbe no pudo pasar y en cuestión de acabados para este mobiliario no se lo pudo hacer, entonces tocó hacer actas de suspensión y después actas de reinicio.

Consecuentemente, la sentencia constitucional 1008 del 2010, del Magistrado Ponente Dr. Luis Ernesto Vargas consagra que el incumplimiento de un contrato hace o puede hacer responsable al contratante incumplido, en todo o en parte, de los perjuicios directos que aquel incumplimiento ocasione al otro contratante incumplido, y por estos deben entenderse los que constituyen una consecuencia natural o inmediata del incumplimiento, hasta el punto de mirarlos como un efecto necesario y lógico. Para tal efecto, a partir de la noción del daño antijurídico se determina que la empresa privada contratista no tenía la obligación de soportar la vulneración a un interés legítimo y al derecho de locomoción, en el entendido que, para cumplir el objeto del contrato, es primordial la transitabilidad por la vía pública panamericana en el sector de Rosas, Cauca.

2.3.5 Consecuencias Socioafectivas

Es importante determinar que la omisión del mantenimiento de la vía pública panamericana a la altura del Municipio de Rosas, Cauca, no solamente influyen en aspectos políticos, económicos, sociales y jurídicos dentro de la comunidad afectada, por el contrario, también se configura una afectación masiva al bienestar socioafectivo de la población en cuestión, dado que se presentan un conjunto de factores contextuales y relacionales que evitan que el ser humano se pueda desarrollar desde una perspectiva holística en relación a su vida personal y el contexto social en que se desenvuelve. Por lo que, en la comunidad afectada por este incidente se observa una afectación moral, en el sentido de que los habitantes del municipio de Rosas Cauca, y sus veredas aledañas han permanecido la mayor parte de su vida en este lugar, en atención a lo cual han sufrido un daño que deteriora su salud mental, emocional y psicológica.

Para ilustrar sobre el alcance del daño, es relevante tener en cuenta la declaración de los entrevistados, por su parte el entrevistado 11 (E11) refiere *“más que lo material fue como lo*

sentimental, o sea, como los años que uno estudió ahí, los amigos que vivían ahí con uno, la familia, porque al lado vivía la familia, había tíos, vivían mis suegros, había personas con las que crecimos desde niño". Igualmente, el entrevistado 12 (12) menciona *"el problema psicológico porque mi abuelita, después de que pasó eso, mi abuelita se me enfermó y mi mamita no aguantó. Mi mamita se murió en diciembre. Inclusive, o sea, los problemas familiares, hubo mucha crisis de familia. Muchos problemas"*. De modo, que se especifica que el daño extrapatrimonial tal como el daño socioafectivo se materializa en la vida de los habitantes del municipio de Rosas, Cauca y sus veredas aledañas puesto a la existencia de la afectación en diferentes hemisferios de su vida cotidiana.

En otros términos, la comunidad perjudicada por la omisión del mantenimiento de la vía pública panamericana en Rosas, Cauca, ha padecido consecuencias relacionadas con su bienestar socioafectivo, debido a que se ha consolidado un deterioro a cada persona en su salud emocional, lo cual ha sido una consecuencia directa del incidente, que ha impactado significativamente en la calidad de vida de los habitantes del municipio, dado a la afectación en su capacidad para funcionar en las esferas de su vida diaria como relaciones personas, rendimiento académico y/o laboral y su bienestar en general.

En este sentido, el análisis de la información consolidó que, al sector de las empresas privadas del municipio de Pasto, las consecuencias que más afectación generaron fueron las económicas, precisamente por los sobrecostos que asumieron para continuar con la distribución de sus bienes y servicios y trabajar con ellos por fuera del departamento, en ciudades que no sufren de las mismas condiciones en cuanto a distancia y falta de trayectos viales en óptimas condiciones, por lo que continuaban con la exigencia de productos por un costo menor al que implicaba la producción y transporte en esos momentos. Aunado a ello, la falta de los insumos necesarios para realizar sus actividades económicas concluyó en algunos casos con la falta de credibilidad por parte de sus usuarios y en otros, con el necesario aumento del precio final al consumidor, por lo que la demanda de productos decayó.

En el caso de las empresas de transporte público del departamento de Nariño y/o miembros de asociaciones/agremiaciones de transporte de carga pesada, las consecuencias de mayor impacto fueron las jurídicas, teniendo en cuenta que, son los principales afectados a su derecho de movilidad pues si bien existieron vías alternas, estas no permitieron el paso con normalidad de los vehículos

más grandes, impidiendo que las empresas puedan operar a su máxima capacidad y limitando su accionar a movilizar transportes pequeños o en el peor de los casos, la retención total de sus actividades por no poder operar por vías en mal estado e inseguras o la incapacidad de asumir los sobrecostos de la gasolina e impuestos en moneda extranjera.

De otro lado, las consecuencias percibidas en mayor proporción por parte del sector de habitantes de la zona de Rosas, Cauca, fueron las del componente social y socioafectivo. Como se pudo descubrir en sus relatos, las condiciones de vida que afrontaron después del deslizamiento fueron precarias, dejando a la deriva y con incertidumbre su futuro y estabilidad. La inconformidad de los habitantes del sector se refleja en la frustración que viven actualmente por la falta de sus espacios y la imposibilidad de retornar a las condiciones de vida que conocían con anterioridad al suceso, además de asumir el desempleo, el desalojo de sus viviendas y los constantes dilemas psicológicos y afectivos ante la pérdida de sus familiares, hogares y entornos conocidos. La situación hasta la actualidad no ha podido recomponerse pues siguen siendo una población afectada por el olvido y la desigualdad.

Finalmente, fue posible concluir que las consecuencias políticas se tornan como un malestar generalizado para todos los sectores entrevistados, pues la repercusión de las manifestaciones para la protección de derechos y elevar peticiones a las autoridades ha sido un fenómeno de alto impacto al que comúnmente se recurre durante la presentación de un suceso como el del 9 de enero del 2023 y después del mismo; las comunidades pretenden ser escuchadas y buscan el apoyo en los planes de desarrollo y efectivización de políticas públicas, sin embargo, a gran escala solo se sigue repercutiendo en las afectaciones al resto de la población ubicada en el sur del país, pues el problema de la incomunicación no será resuelto ni atendido a causa de la constante omisión en el deber de atender la consolidación de una ruta efectiva de tránsito internacional por parte del Estado colombiano.

3. Conclusiones

Al realizar el respetivo análisis jurídico expuesto en el desarrollo de esta investigación, es posible atribuir responsabilidad extracontractual al Estado Colombiano a partir de la omisión del mantenimiento en la vía pública panamericana del 2021 al 2023 en el sector Rosas- Cauca, debido a que en concordancia con el artículo 1, 2 y 90 constitucional, además de jurisprudencia de la jurisdicción contencioso administrativa integrada por el Consejo de Estado y Tribunales administrativos, se ha catalogado que para consolidar la responsabilidad patrimonial del Estado en casos análogos que involucren desastres naturales producidos por omisiones en el deber de mantenimiento de las vías, es indispensable acreditar que las condiciones naturales del terreno eran conocidas con anterioridad por la autoridad competente, es decir, que sea previsible el desprendimiento de materiales o de tierra de las montañas aledañas a las carreteras, por lo que al no implementar las medidas necesarias y de precaución para evitar una situación de peligro en la vida y bienes de los ciudadanos, las entidades públicas han incumplido su deber de vigilancia, además de omitir el adecuado mantenimiento, rehabilitación y conservación de la infraestructura vial nacional.

En consecuencia, se establecen los presupuestos que originan la responsabilidad extracontractual subjetiva del Estado con relación al marco jurídico colombiano, puesto que se establece la existencia de una omisión estatal estricta frente al incumplimiento del deber legal de realizar mantenimiento dentro de la malla vial nacional y la omisión de vigilancia en cuanto a la gestión preventiva de riesgos naturales, igualmente se consolida la noción de daño antijurídico, entendido como la lesión al derecho de locomoción y el menoscabo a los intereses legítimos que el administrado no está obligado a soportar, de modo que este daño es imputado al Estado a través del título de imputación de falla o falta de servicio, fundamentado en que la entidad estatal, habiendo previsto el riesgo, no realizó acciones necesarias para atender el suceso o mitigar sus efectos, por lo cual, se abstuvieron de atender las consecuencias nocivas del evento, que impactó significativamente en la comunidad, haciendo énfasis en las empresas privadas del departamento de Nariño, empresas de transporte público y habitantes del municipio de Rosas, Cauca y veredas aledañas; Por último se estructura el nexo causal en virtud a la aplicación de la teoría de la equivalencia de condiciones, dada la relación eficiente entre el hecho generador del daño como

causa y el daño probado como consecuencia, sin que se suscite la causal de exoneración por fuerza mayor, en el entendido que el derrumbe del día 9 de enero 2023 era previsible.

Por consiguiente, al identificar las causas ambientales, jurídicas y políticas del hecho generador de la responsabilidad, se determinaron como principales, las causas ambientales en el sentido que se relacionan con la falla geológica del romeral y las condiciones climáticas con anterioridad al suceso. Así mismo, se reconocieron causas jurídicas como el incumplimiento del deber estatal de mantenimiento, rehabilitación y conservación en la vía pública panamericana, de forma que, el hecho generador es causado por la omisión al mantenimiento preventivo, puesto que al existir estudios anteriores sobre la naturaleza de la carretera en relación con la presencia de fallas tectónicas en la malla vial, el Estado debía preservar su infraestructura, realizando diferentes operaciones para efectivizar la seguridad vial, así mismo, era necesario ejecutar el mantenimiento de emergencia, en el entendido de que con anterioridad al derrumbe, se evidenciaron fuertes precipitaciones pluviales según el reporte climático del IDEAM, lo cual obliga al Estado a realizar actividades para prevenir el riesgo.

Finalmente, se determinaron las consecuencias generadas a la comunidad por la omisión del mantenimiento de la vía pública panamericana a la altura del municipio Rosas, Cauca, para ello se realizó un análisis de información proporcionada por empresas privadas del departamento de Nariño, empresas de transporte público, habitantes del municipio de Rosas (C), lo que permitió entender que la comunidad fue afectada en el aspecto político, por los cierres constantes y prolongados de la vía pública panamericana, los cuales subsisten hasta la actualidad y que a su vez son provocados por protestas sociales. De igual modo, se constituyeron consecuencias económicas, centradas en falta de capacidad económica y pérdidas por sobrecostos de producción y prestación de los servicios. También, se reconocieron consecuencias sociales, como el desempleo, la falta de credibilidad de empresas de transporte, desalojo y desplazamiento, consecuencias jurídicas, como la afectación al derecho de locomoción, activación de planes de emergencia y contingencia por parte de las empresas, incumplimiento contractual, además de presentarse consecuencias socio afectivas desprendidas de la afectación psicológica, por tanto, se configura la tipología de daño antijurídico, daño material referente al daño emergente y el lucro cesante, debido al detrimento patrimonial e intereses futuros de los sectores que sufrieron las consecuencias económicas y

jurídicas anteriormente descritas, y de daño inmaterial sobre bienes o derechos constitucionales y convencionalmente amparados como el derecho fundamental de locomoción, consagrado en la convención interamericana de derechos humanos de 1969.

4. Recomendaciones

Después de realizar un exhaustivo análisis sobre los efectos provocados por el derrumbe derivado de la omisión al mantenimiento de la vía pública Panamericana a la altura de Rosas, Cauca, se evidencian las afectaciones a varios grupos sociales, ocasionando consecuencias políticas, económicas, sociales, jurídicas y socioafectivas. Ante esta situación, se recomienda a la comunidad jurídica impetrar el medio de control consistente en la Reparación Directa para que el juez contencioso administrativo realice el análisis de la responsabilidad extracontractual en que pueda incurrir el Estado colombiano. Otra alternativa viable es, considerar el inicio de una acción constitucional como la Acción de Grupo, que permitiría de igual forma, obtener una reparación económica y salvaguardar los derechos de las personas y empresas que se vieron afectadas por la injusta omisión cometida por parte del Estado colombiano. Sin embargo, cabe destacar que dicho medio de control y acción constitucional, cuentan con un término de caducidad de 2 años, y dado que el incidente ocurrió el 9 de enero de 2023, este plazo estaría próximo a expirar. Por ello, es imperativo actuar con prontitud para evitar el desconocimiento de las garantías y aprovechar que, de acuerdo a las entrevistas realizadas durante la investigación, los grupos sociales afectados cuentan con la disposición y capacidad probatoria necesaria para respaldar estas acciones jurídicas, logrando sentar precedentes en la protección de la ciudadanía que sufrió el daño antijurídico.

Así mismo, se recomienda a las entidades encargadas del mantenimiento de la vía pública Panamericana como lo son, el INVIAS y la ANI, estar al tanto de las condiciones geográficas y topográficas en que se trazará y construirá el futuro corredor vial, pues la zona cuenta con terrenos generalmente afectados por la falla del Romeral, por lo que es imperativo que se mantenga un estudio constante de las condiciones del suelo y entorno ambiental en las cercanías de la pavimentación para prevenir de forma eficiente un nuevo deslizamiento en masa como el ocurrido el 9 de enero del 2023. Dicha obra deberá ser monitoreada en su estructura y flujo de movilidad, con el apoyo de entidades como la Unidad de Gestión del Riesgo en su seccional local, el IDEAM y demás organismos encargados de la recolección de datos geográficos, que permitan hacer un seguimiento de las condiciones en que se encuentra la vía y los posibles desastres naturales a enfrentar por las variaciones en las condiciones del entorno, previendo de esta manera que la comunidad aledaña sufra consecuencias irremediables y que se genere una incomunicación total

desde el sur hacia el centro del país, evitando así que, el Estado vuelva a incurrir en omisiones administrativas que provoquen daños antijurídicos de gran magnitud en diferentes áreas del desarrollo social.

Referencia Bibliográfica

Administración Federal de Carreteras. (2024). *Planificación*. <https://www.fhwa.dot.gov/planning/>

Adrenaline Colombia (2022). *Región Andina de Colombia: conoce esta maravillosa región*. [https://adrenalinecolombia.com/region-andina-de-colombia-conoce-esta-maravillosa-region/#:~:text=La%20extensi%C3%B3n%20es%20de%20282.450,\)%2C%20de%20tundra%20y%20polar.](https://adrenalinecolombia.com/region-andina-de-colombia-conoce-esta-maravillosa-region/#:~:text=La%20extensi%C3%B3n%20es%20de%20282.450,)%2C%20de%20tundra%20y%20polar.)

Alvarado Ardila, V. H. (2012). *Instituciones del derecho administrativo en el nuevo código: una mirada a la luz de la ley 1437 de 2011*. Consejo de Estado.

Arango, J. (2023). ¿Cuál es la importancia logística de la vía Panamericana? *Logística Roldán*. <https://www.roldanlogistics.com/post/importancia-logistica-de-la-via-panamericana>

Arciniegas, A. J. (1982). Estudios sobre jurisprudencia administrativa. TEMIS

Asamblea Nacional de la República de Nicaragua. (1936). Convención sobre carretera panamericana.

http://legislacion.asamblea.gob.ni/Instrumentos.nsf/550cbe82091cc613062578b80075d823/57ebd801d5fc38fa0625765d0078fd51?OpenDocument&ExpandSection=-1#_Section1

Bernal, C. (2022). La inexistencia de un derecho fundamental o humano a bloquear vías en situación de protesta. *Revista Chilena de Derecho*, 49(1), 137–154. <https://doi.org/10.7764/R.491.8>

Berzal, F. A. (2023). Responsabilidad del Estado por omisión. *Estudios del Centro*. Volumen 1, Número 1. <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/estudioscentro/article/download/42195/42358/61635>

Bolívar-Palomo, S. A. y Quintero-Castiblanco, C. E. (2019). *Análisis del estado de las vías*

secundarias en Colombia y la oportunidad de la ingeniería civil para su construcción y mantenimiento [Trabajo de grado, Universidad Católica de Colombia]. Repositorio Institucional RIUCaC. <https://hdl.handle.net/10983/23927>

Bushnell, D. (1994). *Colombia una nación a pesar de sí misma de los tiempos precolombinos a nuestros días*. Editorial Planeta Colombiana S. A. <https://historiadecolombia2.wordpress.com/wp-content/uploads/2012/09/bushnell-david-colombia-una-nacion-a-pesar-de-si-misma.pdf>

Cabrera G, Velásquez N, Valladares M. (2009). Seguridad vial, un desafío de salud pública en la Colombia del siglo XXI. *Rev Fac Nac Salud Pública* 2009;27(2): 218-225.

Cabrera Suarez, L. A. (2019). Responsabilidad del Estado colombiano en accidentes de tránsito por el mal estado de las vías. *Dixi*, 21(29), 1-20. <https://doi.org/10.16925/2357-5891.2019.01.02>

Chavarry Vallejos, CM y Príncipe Bayona, GI (2021). Manual de seguridad vial para aumentar los niveles de infraestructura en las carreteras del Perú. *Pro Ciencias: Revista De Producción, Ciencias E Investigación*, 5(38), 179-196. <https://doi.org/10.29018/issn.2588-1000vol5iss38.2021pp179-196>

Cámara de Comercio de Pasto. (2023). Boletín impacto bloqueo económico vía Panamericana. <https://ccpasto.org.co/wp-content/uploads/2023/02/BOLETIN-IMPACTO-ECONOMICO-BLOQUEO-VIA-PANAMERICANA-2023.pdf>

Consejo de Estado (2011). Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Expediente No. 66001-23-31-000-1999-03680-01(17520). (Gladys Agudelo Ordoñez, C.P).

Consejo de Estado. (2012). Fallo 21861 de 2012. Consejo de Estado. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=48491&dt=S>

Constitución Política de Colombia [Const.]. Art. 2, 79, 82, 90. 7 de julio de 1991 (Colombia). <https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2001/0219.pdf>

Corte Africana de Derechos Humanos y de los Pueblos (2020). *The matter of Christopher Jonas United Republic of Tanzania Application No. 011 12015*. <https://www.african-court.org/cpmt/storage/app/uploads/public/5f7/5e0/324/5f75e032424a9127713614.pdf>

Corte Europea de los Derechos Humanos (1991). Sentencia 12565/86. Caso Oerlemans Contra los Países Bajos. <https://lc.cx/6UIseX>

Corte Europea de los Derechos Humanos (1993). Sentencia 15511/89. Caso Scopelliti Contra Italia. <https://lc.cx/QMvdiO>

Corte Europea de los Derechos Humanos (1996). Sentencia 20680/92. Caso Tsomtsos y Otros Contra Grecia. https://lc.cx/aNy_Aq

Decreto 2056 de 2003. (2003, 24 de julio). Ministerio de Transporte. Diario Oficial No. 45259 <https://www.invias.gov.co/index.php/normativa/decretos/51-decreto-2056-de-2003/file>

Decreto 2171 de 1992. (1992, 30 de diciembre). Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Diario Oficial No. 40704. https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2017/Noviembre/Normograma/Dreccionamiento_estrategico/Decreto_2171_1992.pdf

Decreto 87 de 2011. (2011, 17 de enero). El Congreso de Colombia. Diario Oficial No. 47.955. <https://web.mintransporte.gov.co/jspui/bitstream/001/181/1/DECRETO%2087%20DE%202011.pdf>

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. (2023). Acta de Comité TAC Seccional Pasto y otros.

<https://www.dian.gov.co/dian/rendicioncuentas/RendicionCuentasCiudadania/RendicionCuentas>

as2023/Acta-de-Comite-TAC-Seccional-Pasto-y-otros.pdf

Empresas de servicios públicos del municipio de la plata Huila. (2020). Plan de emergencias y contingencias en la prestación de los servicios públicos de acueducto, alcantarillado y aseo-PEC. <https://www.emserpla.gov.co/wp-content/uploads/2020/10/Plan-de-Emergencia-y-Contingencia-EMSERPLA-2020.pdf>

Escobar, G. (2015). El desastre de Armero a los 30 años de la erupción del Ruiz. Recuperado de <https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/55759/eldesastredearmeroalos30.pdf>

Escobar, Diego A., Cardona, Santiago, & Moncada, Carlos A. (2020). Evaluación de infraestructura mediante accesibilidad territorial. Caso de estudio: conexión Villamaría-Manizales (Colombia). *Información tecnológica*, 31(3), 75-86. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-07642020000300075>

Fernández Arbeláez, I. M. (2015). *Manual de derecho procesal administrativo y contencioso administrativo*. Universidad La Gran Colombia seccional Armenia.

Giraldo Castaño, O. A. (1997). *Derecho administrativo general. Colombia: Ágora*.

Güecha Medina, C. N. (2014). *Derecho procesal administrativo*. Ediciones Jurídicas Gustavo Ibáñez.

Henao, J. C. (2007). *El daño: análisis comparativo de la responsabilidad extracontractual del Estado en derecho colombiano y francés*. Universidad Externado.

Hinestrosa, F. (2016). *Responsabilidad extracontractual: antijuridicidad y culpa*. Universidad Externado de Colombia

Instituto Nacional de Investigaciones Geológico - Mineras [INGEOMINAS]. (2002). *Fotointerpretación neotectónica del sistema de fallas romeral entre Chinchiná y Medellín*.

<https://recordcenter.sgc.gov.co/B4/13010000020404/documento/pdf/0101204041101000.pdf>

Instituto Nacional de Vías [INVÍAS]. (2020). Lo que debe saber sobre el deslizamiento en el km 38+900 en la vía Carlacá – Cajamarca. <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/cnsc/11098-abc-cierre-calarca-cajamarca/file>

Instituto Nacional de Vías [INVÍAS]. (2022). Instructivo para calcular niveles de servicio: medición de indicador de atención accidentes, incidentes y mantenimiento rutinario (MEPI-MGVI-IN-1). <https://www.invias.gov.co/index.php/normativa/politicas-y-lineamientos/documentos-tecnicos/13580-instructivo-para-calcular-niveles-de-servicio-medicion-de-indicador-atencion-accidentes-inc>

Jiménez Benítez, W. G. (2013). Origen y Evolución de las Teorías sobre la Responsabilidad Estatal. *Diálogos de saberes: investigaciones y ciencias sociales*, (38), 63-78.

Jurisdicción Especial para la Paz [JEP]. (2016). *Acuerdo Final para la Terminación del Conflicto y la Construcción de una Paz Estable y Duradera*. https://www.jep.gov.co/Marco%20Normativo/Normativa_v2/01%20ACUERDOS/Texto-Nuevo-Acuerdo-Final.pdf?csf=1&e=0fpYA0

Kaiser, S. A. (2010). *El ejercicio de la soberanía de los Estados*. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2790/6.pdf>

Ley 105 de 1993. (1993, 30 de diciembre). El Congreso de Colombia. Diario Oficial No. 41158. <https://web.mintransporte.gov.co/jspui/bitstream/001/354/1/LEY%20105%20DE%201993.pdf>

Ley 1228 de 2008. (2008, 16 de julio). El Congreso de Colombia. Diario Oficial No. 47052. <https://www.invias.gov.co/index.php/normativa/leyes-ordenanzas-acuerdos/10376-ley-1228-del-16-de-julio-de-2008/file>

Ley 1437 de 2011. (2011, 18 de enero). Congreso de la República. Diario Oficial No. 47.956.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=41249>

Ley 121 de 1959. (1959, 17 de diciembre). El Congreso de Colombia. Diario oficial No. 30131.

<https://www.suin->

[juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1646506#:~:text=Autor%C3%ADzase%20al%20Gobierno%20para%20abrir,se%20refiere%20la%20presente%20Ley.](https://www.juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1646506#:~:text=Autor%C3%ADzase%20al%20Gobierno%20para%20abrir,se%20refiere%20la%20presente%20Ley.)

López Cardona, M. C. (2006). Análisis de deformación tectónica en el piedemonte de las cordilleras central y occidental Valle del Cauca, Colombia-contribuciones paleosísmicas [Trabajo de grado, Universidad EAFIT].

<https://www.osso.org.co/docu/tesis/2006/piedemontes/MylopezTesisMsc2006.pdf>

López, M. C., Moreno-Sánchez, M. y Audemard, F. A. (2009). Deformación tectónica reciente en los pie de montes de las cordilleras Central y Occidental, Valle del Cauca, Colombia. Boletín de Geología, 31(1), 11-29.

<https://revistas.uis.edu.co/index.php/revistaboletindegologia/article/view/163/3841>

Macana, J. (2023). El Derecho Fundamental a la Libre Locomoción en Colombia. Recuperado de:

<https://hdl.handle.net/10901/28237>

Mogrovejo Jaramillo, D. (2009). La responsabilidad estatal en la Constitución del Ecuador de 2008.

Revista Digital de Derecho CEN, 12, 5-18. h

<https://revistas.uasb.edu.ec/index.php/foro/article/view/372/369>

Ministerio de Transporte [Mintransporte]. (2022). *Con inversiones cercanas a los \$4,8 billones en infraestructura de transporte, Gobierno beneficia a más de 1,6 millones de nariñenses.*

<https://mintransporte.gov.co/publicaciones/11005/con-inversiones-cercanas-a-los-48-billones-en-infraestructura-de-transporte-gobierno-beneficia-a-mas-de-16-millones-de-narinenses/>

Ministerio de Transporte [Mintransporte]. (2024). *Deslizamiento en el corredor Calarcá –*

Cajamarca: Personal del Inviás trabaja sin descanso para restablecer el paso.

<https://mintransporte.gov.co/publicaciones/11771/deslizamiento-en-el-corredor-calarca-cajamarca-personal-del-invias-trabaja-sin-descanso-para-restablecer-el-paso/>

Ministerio de Minas y Energía. [Minergía]. (S.f). *Gestión del Riesgo de Desastres*.
<https://www.minenergia.gov.co/es/misional/gesti%C3%B3n-social-y-ambiental/gesti%C3%B3n-del-riesgo-de-desastres-grd/>

Murillo Carrillo, S. (2022). Daño y daño antijurídico en la responsabilidad extracontractual del Estado a partir de la noción de derecho subjetivo. *Revista Digital de Derecho Administrativo*, 28, 319-357. <https://doi.org/10.18601/21452946.n28.11>

Organización de los Estados Americanos [OEA]. (1943). Convención sobre la reglamentación del tráfico auto-motor interamericano https://www.oas.org/dil/esp/tratados_C-11_Convencion_sobre_la_Reglamentacion_del_Trafico_Auto-Motor_Interamericano.PDF

Organización de los Estados Americanos [OEA]. (1979). *Convenio sobre adopción del manual interamericano de dispositivos para el control del tránsito en calles y carreteras*. <https://www.oas.org/juridico/spanish/Tratados/c-18.html>

Pastrana, V. (2018). Análisis del nexo causal en la responsabilidad extracontractual del Estado. *Vis Iuris*, 5(10), 63-86. <https://doi.org/10.22518/vis.v0i00.1163>

Patiño, H. (2008). Responsabilidad Extracontractual y Causales de Exoneración; Aproximación a la Jurisprudencia del Consejo de Estado Colombiano. *Revista de Derecho Privado*, 14, 193.

Republica de Francia. (2018). *Consejo de Estado, cámaras 5ª y 6ª combinadas, 26/07/2018, 408149, inédito en la colección Lebon*. <https://lc.cx/gSyXD9>

Rodríguez, A. (2020). Títulos de Imputación en la Responsabilidad Extracontractual del Estado [Trabajo de grado, Universidad Santo Tomas]. Repositorio Institucional. <https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/28039/capitulo2titulosdeimputacion>

2020andresrodriguez.pdf?sequence=1#:~:text=Es%20la%20que%20se%20produce,antijur%C3%ADdico%20y%20el%20nexo%20causal2

Rodríguez Salcedo, C. G. (2019, 27 de febrero). Los 15 planes de desarrollo que marcaron la hoja de ruta de la economía nacional. *En: La República S.A.S.*
<https://www.larepublica.co/especiales/lr-65-anos/los-15-planes-de-desarrollo-que-marcaron-la-hoja-de-ruta-de-la-economia-nacional-2833175>

Ruiz Orejuela, W. (2010). *Responsabilidad del Estado y sus regímenes*. Ecoe Ediciones.

Santofimio Gamboa, J. O. (2009). Carácter colectivo de las licencias urbanísticas bajo los presupuestos del Estado social y democrático de derecho La ruptura del individualismo clásico en el procedimiento y la decisión administrativos de licencia urbanística. *Revista digital de Derecho Administrativo*, (2), 3-82.

Santofimio Gamboa, J. O. (2017). *Compendio de derecho administrativo*. Universidad Externado.

Secretaría General OEA (1969). Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José).

https://www.oas.org/dil/esp/1969_Convenci%C3%B3n_Americana_sobre_Derechos_Humanos.pdf

Sentencia 19976, 2011. (2011, 9 de mayo). Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera (Jaime Orlando Santofimio Gamboa, C. P).
[https://www.consejodeestado.gov.co/documentos/boletines/PDF/54001-23-31-000-1994-08654-01\(19976\).pdf](https://www.consejodeestado.gov.co/documentos/boletines/PDF/54001-23-31-000-1994-08654-01(19976).pdf)

Sentencia T-1008/10. (2010, 9 de diciembre). Corte Constitucional (Luis Ernesto Vargas, M.P).<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2010/c-1008-10.htm>

Sentencia SU-109/22. (2022, 24 de marzo). Corte Constitucional (Paola Andrea Meneses

Mosquera, M.P). <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2022/SU109-22.htm>

Sentencia C-254/03. (2003, 25 de marzo). Corte Constitucional (Marco Gerardo Monroy Cabra, M. P). <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2003/C-254-03.htm>

Sentencia C-281/17. (2017, 3 de mayo). Corte Constitucional (Aquiles Arrieta Gómez, M. P). <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2017/C-281-17.htm>

Sentencia C-742/12. (2012, 26 de septiembre). Corte Constitucional (María Victoria Calle Correa, M. P). <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2012/c-742-12.htm>

Sentencia T-1094/02. (2002, 5 de diciembre). Corte Constitucional (Manuel Cepeda, M.P). <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2002/T-1094-02.htm#:~:text=La%20ley%20ordena%20a%20la%20administraci%C3%B3n%20p%C3%BAblica%2C%20en,tomar%20medidas%20oportunas%20para%20eliminar%20definitivamente%20el%20riesgo.>

Sentencia con expediente 15001-33-33-004-2016-00059-02. (2022, 11 de noviembre). Tribunal Administrativo de Boyacá. (Dayán Alberto Blanco Leguizamo M.P). <https://www.beltranpardo.com/wp-content/uploads/2022/11/Tribunal-Administrativo-de-Boyacá-Responsabilidad-por-omisión-en-mantenimiento-vial-1.pdf>

Sentencia 00274, 2016. (2016, 8 de agosto). Tribunal Administrativo de Caldas Sala de decisión (Jairo Ángel Gómez Peña C. P). <https://www.ramajudicial.gov.co/documents/8290069/10355739/17-001-33-33-001-2013-00274-01++Autopistas+del+Caf%C3%A9%20%28Accidente+ca%C3%ADda+de+rocas%29.pdf/61dfd120-c199-484c-a671-77852b8ea247>

Sentencia 11279, 2019. (2019, 14 de abril). Tribunal Administrativo de Nariño (Beatriz Isabel Melo delgado Pabón Peña C. P).

Sentencia 28974, 2014. (2014, 09 de abril). Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera (Carlos Alberto Zambrano Barrera, C. P). <https://servicios.consejodeestado.gov.co/WebRelatoria/ce/index.xhtml>

Servicio Geológico Colombiano [SGC]. (2023). *5 lecciones que la tragedia de Armero nos dejó*. <https://www2.sgc.gov.co/Noticias/Paginas/Cinco-lecciones-que-la-tragedia-de-Armero-nos-dejo.aspx>

Servicio geológico colombiano (2023). Informe y concepto técnico del SGC a visita de emergencia en el Municipio de Rosas, Departamento del Cauca. <https://www2.sgc.gov.co/Noticias/Paginas/Informe-y-concepto-tecnico-visita-Municipio-Rosas-Departamento-Cauca.aspx>

Universidad de los Andes. (2006). *Nexo de causalidad*. https://hipertexto-obligaciones.uniandes.edu.co/doku.php?id=nexo_causal

Vedel, G. (1980). *Derecho Administrativo*. Aguilar

Villamizar Ruiz, L. G. y Toro Hernández, M. M. (2008). *Responsabilidad del Estado en accidentes de tránsito por fallas en la malla vial de Bucaramanga durante los años 2004-2008*

Yáñez-Contreras, M., y Cano-Hernández, K. del C. (2011). Determinantes del Desempleo: Una revisión de la literatura. *Panorama Económico*, 19(19), 135–148. <https://doi.org/10.32997/2463-0470-vol.19-num.19-2011-352>

Anexos

Anexo 1. Matriz de Revisión Documental.

Tema de la revisión				
Documentos a revisar	Datos bibliográficos	Citas textuales del documento	Síntesis del investigador	
Planificación	Tipo de documento: Artículo web. Autor: Administración federal de carreteras. Año: 2024	la Administración Federal de Carreteras presta asistencia financiera y técnica a los gobiernos estatales y locales, puesto que este organismo es el responsable de garantizar la construcción, mantenimiento, seguridad y conservación de las carreteras y autopistas de Estados Unidos.	Es una ejemplificación que sirve de sustento al momento de comparar las entidades estatales que se encuentran encargadas de la responsabilidad vial y de infraestructura en el derecho comparado.	
Región Andina de Colombia: conoce esta maravillosa región.	Tipo de documento: Artículo web. Autor: Adrenaline Colombia. Año: 2022	la región andina se caracteriza por ser la zona más poblada de Colombia, teniendo una extensión de 282.450 km ² , esto es 24% del territorio nacional. Esta región se encuentra conformada por los departamentos de Antioquia, Boyacá, Caldas, Cundinamarca, Huila, Nariño, Norte de Santander, Quindío, Risaralda, Santander, Tolima y Valle del Cauca.	Información utilizada para la contextualización de la zona tratada en la investigación.	

<p>Instituciones del derecho administrativo en el nuevo código: una mirada a la luz de la ley 1437 de 2011</p>	<p>Tipo de documento: Artículo Autor: Alvarado Ardila Año: 2012</p>	<p>constituye que el daño antijurídico desde la dogmática jurídica de la responsabilidad civil extracontractual y del Estado impone considerar aquello derivado de actividad o de la inactividad de la administración pública que no sea considerado soportable ya sea porque es contrario a la constitución o norma legal, por que sea irrazonable al respecto de los derechos e intereses constitucionalmente reconocidos, de acuerdo a ello, la antijuridicidad del perjuicio no depende de la licitud o ilicitud de la conducta ejecutada si no de la no soportabilidad del daño por parte del administrado, por ende, el daño antijurídico es fundamento del deber de reparación estatal que debe armonizar con los principios del Estado social de Derecho.</p>	<p>Fuente integrada al marco teórico con la finalidad de dar mayor soporte y fundamento al concepto de daño antijurídico y su explicación doctrinal.</p>
<p>¿Cuál es la importancia logística de la vía</p>	<p>Tipo de documento: Artículo web Autor: Arango,</p>	<p>se extiende desde América del Norte, en Alaska, hasta el extremo de América del Sur, en Tierra del Fuego,</p>	<p>Contextualización sobre la carretera panamericana para determinar su</p>

Panamericana?	J. Año: 2023	atravesando toda la diversidad del continente. Es el sistema de carreteras interconectadas más largo del mundo y la mayor arteria del continente americano. Desde Alaska a Tierra del Fuego, la Panamericana serpentea, en su recorrido oficial, a lo largo de casi 30.000 kilómetros y a través de 14 países (...)	importancia en el estudio y el por qué es inconcebible su cierre.
Estudios sobre jurisprudencia administrativa	Tipo de documento: Libro Autor: Arciniegas, A.J Editorial: TEMIS Año: 1982	menciona que la transformación del Estado liberal en Estado Intervencionista, entendida como una forma de mediar la desigualdad social y la lucha de clases, trajo la urgencia de admitir la responsabilidad estatal por perjuicios que causa la administración con sus actividades a los particulares, por tanto el intervencionismo estatal es cada vez más aplicado, lo que conlleva a un aumento de actividades a cargo de la administración pública bajo su dirección, control o vigilancia, para satisfacer los intereses de los ciudadanos.	Fuente integrada al marco teórico con la finalidad de dar mayor soporte y fundamento al concepto de responsabilidad estatal y perjuicios derivados de ella en su explicación doctrinal.

<p>Convención sobre carretera panamericana.</p>	<p>Tipo de documento: Convención. Autor: Asamblea Nacional de la República de Nicaragua. Año: 1936</p>	<p>Esta convención fue firmada por Colombia el día 23 de diciembre del año de 1936, en el que se compromete a colaborar por la pronta terminación de la vía panamericana en la cual se va permitir el tránsito de vehículos todo el tiempo, de manera que será responsable por la comunicación permanente de los respectivos territorios americanos, tal como se evidencia en los nueve artículos de esta convención.</p>	<p>Al ser norma internacional ratificada por Colombia sustenta la importancia de su mantenimiento y transitabilidad para el tráfico de transporte a lo largo de las américas.</p>
<p>La inexistencia de un derecho fundamental o humano a bloquear vías en situación de protesta.</p>	<p>Tipo de documento: Artículo de Revista. Autor: Bernal, C Año: 2022</p>	<p>es natural que el ejercicio del derecho de manifestación genere “molestias”, “distorsiones” menores “a los derechos de otras personas” o a la “rutina de funcionamiento cotidiano”, incluso con “cortes de ruta”</p>	<p>Fundamento relacionado con el derecho a la manifestación que encuentra amparo en los pronunciamientos internacionales para proteger el derecho de comunidades indígenas presentes en la zona de Rosas, sin embargo, demuestra que no es un derecho absoluto.</p>

<p>Responsabilidad del Estado por omisión.</p>	<p>Tipo de documento: Artículo de Revista. Autor: Berzal, F.A Año: 2023</p>	<p>se puede derivar una responsabilidad del Estado por omisión ya que teniendo en cuenta los postulados del Derecho Administrativo tiene lugar cuando el poder público poniendo en práctica alguna de las obligaciones que tiene a su cargo, omite de forma absoluta la ejecución de la actividad con la calidad en que debía, siendo esta determinante para que no se produzca el daño, siendo previsible o evitable en mejores condiciones de cuidado.</p>	<p>Constituye la explicación con respecto a lo que se entiende por “omisión estatal” y la explicación para su concreción.</p>
<p>Análisis del estado de las vías secundarias en Colombia y la oportunidad de la ingeniería civil para su construcción y mantenimiento.</p>	<p>Tipo de documento: Trabajo de grado, Universidad Católica de Colombia. Repositorio Institucional RIUCaC Autor: Bolivar, S y Quintero, C. Año: 2019</p>	<p>establecen que el plan vial departamental no prioriza obras fundamentales en cada territorio, especialmente se hizo estudio con el apoyo de la universidad del Cauca, de un accidente que ocurrió en el municipio de Rosas, Cauca, en el cual se reconoce una falla geológica en la carretera panamericana que se desprendió desde hace cuarenta años, sin embargo, hasta la actualidad se siguen</p>	<p>Argumento que refleja la situación presentada a nivel regional por donde atraviesa la vía panamericana y permite dilucidar que la trazabilidad de la vía se hizo con conocimiento de la existencia de una falla geológica por lo que ratifica el compromiso existente de la nación</p>

			presentando derrumbes debido a la insuficiente adaptación de medidas por parte del Estado, además de la inexistencia de vías secundarias alternas en buenas condiciones.	para realizar mantenimiento constante.
Colombia una nación a pesar de sí misma de los tiempos precolombinos a nuestros días.	Tipo de documento: Libro. Autor: Bushnell, D. Editorial: Planeta. Año: 1994	de	explica que Colombia es un país que ha sufrido durante décadas el abandono estatal en varios de sus departamentos, especialmente en los territorios de Cauca y Nariño. Esto se debe a la marginalización existente sobre estos en relación al resto del país, lo cual se evidencia en la falta de presencia institucional que ha conllevado a que sus habitantes padezcan necesidades básicas insatisfechas.	Es un determinante en la contextualización de la precaria situación de infraestructura que atraviesan los departamentos estudiados en la investigación a través de su conexión vial en la panamericana a pesar de ser vía internacional.
Seguridad vial, un desafío de salud pública en la Colombia del siglo XXI.	Tipo de documento: Revista. Autor: Cabrera, G. Velasquez, N. Valladares, M. Año: 2009	de	el modelo matricial condujo a notables avances en la investigación y la comprensión empírica, tanto del comportamiento humano como de los factores relacionados a los vehículos y las vías que inciden en el	Se puede percibir que después de enfrentar la crisis inicial por parte del sector transportista derivada del derrumbe del 9 de enero de 2023 se tuvieron que

			número y la severidad de los eventos, lo que en últimas se tradujo en el desarrollo de un amplio rango de estrategias y técnicas para reducir la magnitud del problema mediante la reducción a la exposición al riesgo, la prevención específica de los eventos, la reducción de la severidad de las lesiones en el evento y la reducción de las consecuencias al mejorar la atención.	emplear estrategias y alternativas de salvamento para poder seguir adelante.
Responsabilidad del Estado colombiano en accidentes de tránsito por el mal estado de las vías	Tipo de documento: Artículo científico. Autor: Cabrera, L. Año: 2019	de	se hace un análisis a la jurisprudencia del Consejo de Estado sobre la responsabilidad estatal, fundamentada en la teoría de la imputación por falla del servicio y se estableció que el Estado tiene el deber de garantizar el bien común a través de servicios públicos, por lo tanto, si hay mal funcionamiento o ausencia de estos, se generan daños y el Estado debe indemnizar.	Del estudio realizado se rescatan los fundamentos que permiten consolidar las teorías de efectivización de una responsabilidad estatal por las fallas en el servicio público prestado.
Manual de seguridad vial para aumentar	Tipo de documento: Revista.	de	el campo del conocimiento centrado en prevenir y mitigar lossiniestros viales, con objeto	Concepto de seguridad vial usado para concretar el

<p>los niveles de infraestructura en las carreteras del Perú.</p>	<p>Autor: Chavarry Vallejos, CM y Príncipe Bayona, GI Año: 2021</p>	<p>de minimizar, todo lo posible, la fatalidad y lesiones de gravedad de los usuarios que utilizan el sistema de transporte vial (...) Por ello es vital entender la importancia de la Seguridad Vial, ya que necesita abarcar diferentes ámbitos y perspectivas a fin de contribuir con una mejora integral (...).</p>	<p>marco conceptual y especificar uno de los componentes necesarios en la investigación.</p>
<p>Boletín de impacto bloqueo económico vía Panamericana.</p>	<p>Tipo de documento: Informe administrativo. Autor: Cámara de Comercio. Año: 2023</p>	<p>Existen problemáticas que afrontan de manera transversal todos los sectores, como la escasez de combustible, el incremento en el valor de los fletes y el elevado precio de los productos que desincentivan el consumo disminuyendo los ingresos de las empresas</p>	<p>La entidad refirió algunas de las problemáticas que enfrentaron las empresas y transportistas en razón al desastre ocurrido en la panamericana y especificó en la gravedad de la situación por la que tuvieron que atravesar económicamente.</p>
<p>Sentencia 17520</p>	<p>Tipo de documento: Sentencia. Autor: Consejo de Estado. Año: 2011</p>	<p>Se argumentó que el Estado era responsable por el incumplimiento al deber de conservación, mantenimiento, señalización y seguridad de la vía para evitar el daño antijurídico. Por esta razón, el</p>	<p>Argumento jurídico para estudiar la responsabilidad estatal por la falla en el servicio. Precedente para análisis.</p>

		título de imputación aplicable es el de falla del servicio, dado que la omisión de un deber legal que ha dado lugar a un resultado dañoso, desencadena una obligación indemnizatoria a cargo del Estado, en virtud a su responsabilidad patrimonial de naturaleza extracontractual.	
Sentencia 21861	Tipo de documento: Sentencia. Autor: Consejo de Estado. Año: 2012	dicho daño tiene como características que sea cierto, presente o futuro, personal, determinado o determinable, y que se trate de una situación jurídicamente protegida.	Argumento jurídico para estudiar la antijuricidad del daño en cuanto a su materialidad y certidumbre al desencadenar en unas lesiones y especificar que no se está en el deber de soportarlo.
Constitución Política de Colombia - Art. 2, 79, 80, 82, 90	Tipo de documento: Constitución. Autor: Asamblea Nacional Constituyente. Año: 1991	Art.2: Fines del Estado. Art.79: Derecho a un ambiente sano. Art.80: Derechos colectivos. Art.82: Integridad del espacio público. Art.90: Clausula general de responsabilidad estatal.	Análisis constitucional como fuente primaria para imputar responsabilidad al Estado.

<p>The matter of Christopher Jonas United Republic of Tanzania Application No. 011 12015</p>	<p>Tipo de documento: Sentencia. Autor: Corte Africana de DDHH. Año: 2020</p>	<p>Si la corte concluye que habido violación de los derechos humanos, debe dictar las ordenes apropiadas para remedir la violación incluido el pago de indemnización o reparación.</p>	<p>Precedente jurisprudencial internacional para analizar cómo se estudian los casos en otras jurisdicciones y fundamentando con el derecho comparado por qué el Estado debe responder ante sus omisiones.</p>
<p>Sentencia 12565/86 Sentencia 15511/89 Sentencia 20680/92</p>	<p>Tipo de documento: Sentencia. Autor: Corte Europea de DDHH Año: 1991</p>	<p>Han determinado que el Ministerio de Obras públicas, entidad pública de los diferentes estados es responsable por daños provocados por su actuar sobre protección y conservación de la infraestructura vial en proyectos de desarrollo, construcción de vías y explotación de recursos naturales.</p>	<p>Precedentes jurisprudenciales internacionales para analizar cómo se estudian los casos en otras jurisdicciones y fundamentando con el derecho comparado por qué el Estado debe responder ante sus omisiones.</p>
<p>Decreto 2056 de 2003</p>	<p>Tipo de documento: Decreto Autor: Ministerio de Transporte Año: 2003</p>	<p>por intermedio de este decreto, se modifica la estructura y las disposiciones sobre el INVÍAS.</p>	<p>Normativa estudiada con respecto a las funciones a cargo de la entidad.</p>

<p>Decreto 2171 de 1992</p>	<p>Tipo de documento: Decreto Autor: Ministerio de Transporte Año: 1992</p>	<p>Mediante este decreto, se reestructura el Ministerio de obras públicas y transporte como Ministerio de transporte y se inicia el proceso de descentralización de la red vial, además de crear al Instituto Nacional de vías como un establecimiento público, cuyo objeto es ejecutar políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial.</p>	<p>Normativa estudiada con respecto a las funciones a cargo de la entidad.</p>
<p>Decreto 87 de 2011</p>	<p>Tipo de documento: Decreto. Autor: Congreso de la República. Año: 2011</p>	<p>Esta norma regula la estructura del Ministerio del Transporte y determina sus funciones.</p>	<p>Normativa estudiada con respecto a las funciones a cargo de la entidad.</p>
<p>Acta de Comité TAC Seccional Pasto y otros.</p>	<p>Tipo de documento: Acta administrativa. Autor: DIAN. Año: 2023</p>	<p>la emergencia generada por el derrumbe de la carretera Panamericana en el municipio de Rosas departamento del Cauca y como ha afectado al comercio internacional por la frontera con Ecuador; [se ejecuten] de igual forma las acciones que se desarrollaron para el apoyar a la región, en trabajo conjunto con las</p>	<p>Explicación sobre las medidas adoptadas para enfrentar la crítica situación del derrumbe y la pérdida de la vía con ayuda de otros departamentos.</p>

			direcciones seccional de Puerto Asís y Tumaco y con la aduana de Ecuador, como respuesta a esta crisis.	
Plan de emergencias y contingencias en la prestación de los servicios públicos de acueducto, alcantarillado y aseo-PEC.	Tipo de documento: Informe empresarial. Autor: Empresas de servicios públicos del municipio de la plata Huila Año: 2020		<ul style="list-style-type: none"> Plan de emergencia: Organización de los medios humanos y materiales disponibles para garantizar la intervención inmediata ante la existencia de una emergencia y garantizar una atención adecuada (bajo procedimientos establecidos) de los responsables de la emergencia Plan de evacuación: Corresponde a las acciones de preparación para que la respuesta que permite que las personas que se encuentran en una edificación (vivienda, oficina, institución educativa, establecimiento comercial, entre otras.) puedan realizar una salida ordenada, rápida y segura, con el fin de proteger la vida. Plan de gestión del riesgo de desastres: Es el instrumento que define los objetivos, programas, acciones, 	Conceptos necesarios para entender la aplicación de planes de contingencia por parte de las entidades prestadoras de servicios públicos al momento de enfrentar crisis dentro de sus economías y sistemas funcionales.

			responsables y presupuestos, mediante las cuales se ejecutan los procesos de conocimiento del riesgo, reducción del riesgo y de manejo de desastres, en el marco de la planificación del desarrollo.	
El desastre de Armero a los 30 años de la erupción del Ruiz	Tipo de documento: Artículo de Investigación. Autor: Escobar, G Año: 2015	de	la población de Armero había encontrado señales de alarma previas a la ocurrencia de la explosión, por lo que empezaron a alertar sobre la atipicidad de dichos sucesos y se generalizó la sensación de incertidumbre pues de acuerdo a estudios anteriores ya se había advertido del riesgo inminente de erupción.	Sustento frente a situaciones de emergencia de carácter similar a la ocurrida en Rosas y las acciones que adelanten los responsables.
Evaluación de infraestructura mediante accesibilidad territorial. Caso de estudio: conexión Villamaría-Manizales (Colombia).	Tipo de documento: Artículo científico. Autor: Escobar, Diego A., Cardona, Santiago, & Moncada, Carlos A. Año: 2020	de	se determina que es un punto relacionado con la accesibilidad a los territorios bajo un modelo de transporte que sirve para consolidar el nivel de conectividad que exista en una red vial basándose en la infraestructura y los parámetros operativos. La característica principal de la conexión territorial radica en	Explicación del concepto de conexión territorial y sus elementos claves para comprenderlo.

			su capacidad para facilitar la movilización y la interconexión de diferentes puntos, así como en la consideración de costos y tiempos asociados a estos desplazamientos.	
Manual de derecho procesal administrativo y contencioso administrativo.	Tipo de documento: Libro. Autor: Fernández Arbeláez, I. M. Año: 2015	de	el daño, el comportamiento administrativo dañino, es decir, la operación administrativa o el hecho administrativo; La imputación a la entidad demandada, el nexo causal entre daño y el comportamiento dañino y por último los perjuicios que constituyen el fundamento de la indemnización.	Complementa el análisis de los elementos que deben estudiarse para lograr la imputación de responsabilidad estatal.
Derecho administrativo general.	Tipo de documento: Libro. Autor: Giraldo Castaño, O. A. Año: 1997	de	señala que para fundamentar la responsabilidad extracontractual del Estado existe una teoría principal basada en las normas y principios del derecho público, la cual se denomina como teoría de la falta o falla del servicio; Esta teoría hace referencia a que el Estado cumple un papel como administrador de los servicios	Complementa el análisis de los elementos que deben estudiarse para lograr la imputación de responsabilidad estatal.

			públicos, por tanto deben ser prestados de manera oportuna y satisfactoria, de modo que si se configura una prestación tardía o defectuosa del servicio que ocasione un perjuicio al administrado, se compromete la responsabilidad del Estado.	
Derecho procesal administrativo.	Tipo de documento: Libro. Autor: Güecha Medina, C. N. Año: 2014	de expresa que la responsabilidad extracontractual del Estado, se origina en situaciones en donde sólo interviene la administración por medio de su actividad, causando perjuicios a los administrados, por ende, la noción del daño antijurídico consiste en “la lesión patrimonial o extrapatrimonial que la víctima no está en el deber jurídico de soportar”	Contribuye a definir claramente la posibilidad de endilgar responsabilidad estatal por las omisiones que se presenten en el desarrollo de la actividad administrativa.	
El daño: análisis comparativo de la responsabilidad extracontractual del Estado en derecho	Tipo de documento: Artículo científico. Autor: Henao, J. C. Año: 2007	de la lesión de un interés legítimo, patrimonial o extrapatrimonial, que la víctima no está en la obligación de soportar.	Definición del daño antijurídico como herramienta básica dentro de la investigación para determinar responsabilidad.	

colombiano y francés.			
Responsabilidad extracontractual : antijuridicidad y culpa	Tipo de documento: Artículo científico. Autor: Hinestrosa, F. Año: 2016	el daño es la razón de ser de la responsabilidad.	Concepto del daño antijurídico como herramienta básica dentro de la investigación para determinar responsabilidad.
Fotointerpretación neotectónica del sistema de fallas romeral entre Chinchiná y Medellín.	Tipo de documento: Informe administrativo. Autor: Instituto Nacional de Investigaciones Geológicas Año: 2002	la falla del romeral está asociada a un sinclinal mayor que expone estas rocas cretáceas y divide la cordillera en dos dominios estructurales, en consecuencia, se evidencian deformaciones intensas, con alargamiento vertical en el oeste y alargamiento norte-sur en el centro de la cordillera.	Explicación contextual para determinar la gravedad de la falla geológica en la que se construyó la carretera panamericana.
Lo que debe saber sobre el deslizamiento en el km 38+900 en la vía Carlacá – Cajamarca.	Tipo de documento: Artículo web. Autor: Instituto Nacional de Vías Año: 2020	El INVÍAS viene realizando en la zona trabajos de construcción de la segunda calzada. Para las fallas de la montaña detectadas la entidad había definido un plan de contingencia que incluía la estabilización del talud de Bellavista y la atención inmediata de sitios críticos, obras necesarias para la	Situación que sirve de punto comparativo frente a las acciones que adelantan las entidades encargadas de atender la gestión del riesgo o los sucesos presentados.

		seguridad de los usuarios y para poner en servicio, en abril del 2021, la totalidad del proyecto Cruce de la Cordillera Central.	
Instructivo para calcular niveles de servicio: medición de indicador de atención accidentes, incidentes y mantenimiento rutinario (MEPI-MGVI-IN-1).	Tipo de documento: Manual. Autor: Instituto Nacional de Vías Año: 2022	la reparación localizada de pequeños defectos en la superficie de rodadura; en el mantenimiento regular de los sistemas de drenaje (zanjas, cunetas, etc), de los taludes laterales, de los bordes y otros elementos accesorios de las vías; en el control de la vegetación, limpieza de las zonas descanso y de los dispositivos de señalización y de seguridad vial, debe ser de carácter preventivo, y se aplica con regularidad a lo largo de toda la vía.	Concepto de mantenimiento emitido por la misma entidad estatal encargada de llevarlo a cabo dentro de sus funciones asignadas.
Origen y Evolución de las Teorías sobre la Responsabilidad Estatal.	Tipo de documento: Revista Autor: Jiménez Benítez, W. G. Año: 2013	cataloga la noción de la falla en el servicio público, en casos que evidencien una ausencia, deficiencia o retardo en la prestación de un deber estatal, y reconoce que, en diversas situaciones se puede atribuir responsabilidad extracontractual al Estado. Por ende, este debe responder	Parámetros para hacer el estudio de la tipología de responsabilidad que es atribuible al Estado por la omisión de sus deberes.

		frente a los administrados, por lo que, de acuerdo a los casos, se debe aplicar un régimen de responsabilidad con culpa (subjetiva) y otros bajo los parámetros de responsabilidad objetiva.	
Acuerdo Final para la Terminación del Conflicto y la Construcción de una Paz Estable y Duradera.	Tipo de documento: Acuerdo. Autor: JEP. Año: 2016	en su Parte 1 propuso la Reforma Rural Integral para la transformación estructural del campo y crear condiciones de bienestar para la población, e indicó más específicamente en su apartado 1.3.1.1. Infraestructura Vial, que trabajar en pro de esta premisa, significaba generar el propósito de una integración regional para facilitar el acceso a los servicios sociales	Parte del análisis integrado que se debe hacer con respecto a la situación derivada y con respecto a todas las normatividades que el Estado ignora cuando no da cumplimiento a sus deberes.
El ejercicio de la soberanía de los Estados.	Tipo de documento: Investigación. Autor: Kaiser, S. A. Año: 2010	denota el derecho legal inalienable, exclusivo y supremo de ejercer poder dentro del área de su poder. El ejercicio de los poderes soberanos en la esfera nacional comprende los poderes legislativo, ejecutivo y judicial	Análisis inicial de la constitución del Estado.
Ley 105 de 1993	Tipo de documento: Ley.	A partir de esta ley, se define la composición de la	Estudio principal para determinar los

	<p>Autor: Congreso de la República. Año: 1993</p>	<p>infraestructura vial en los diferentes niveles, además de precisar funciones y obligaciones de la Nación, los departamentos, los municipios y los distritos sobre la red vial.</p>	<p>responsables del mantenimiento en la vía pública panamericana.</p>
<p>Ley 1228 de 2008.</p>	<p>Tipo de documento: Ley. Autor: Congreso de la República. Año: 2008</p>	<p>con la promulgación de esta ley se determina la creación del sistema nacional de información de carreteras y se clasifica las vías de acuerdo a los lineamientos del Ministerio de Transporte.</p>	<p>Estudio principal para determinar los responsables del mantenimiento en la vía pública panamericana.</p>
<p>Ley 1437 de 2011.</p>	<p>Tipo de documento: Ley. Autor: Congreso de la República. Año: 2011</p>	<p>materializó los postulados de la Constitución Política de Colombia de 1991 con base a un Estado Social de Derecho y al ser Colombia una República unitaria centralizada con atenuantes como las figuras de la descentralización, desconcentración y delegación, determina su propia autonomía administrativa limitada al control de tutela por parte del Estado.</p>	<p>Estatuto normativo rector para los posibles procesos y determinaciones de la investigación.</p>
<p>Ley 121 de 1959.</p>	<p>Tipo de documento: Ley. Autor:</p>	<p>Por medio de la promulgación de esta ley se incorporan unas carreteras al</p>	<p>Estudio principal para determinar los responsables del</p>

	Congreso de la República. Año: 1959	plan vial, además de definir la ruta de la carretera Panamericana entre Panamá y Bogotá.	mantenimiento en la vía pública panamericana.
Análisis de deformación tectónica en el piedemonte de las cordilleras central y occidental valle del cauca, Colombia - contribuciones paleosísmicas	Tipo de documento: Trabajo de grado para optar al título de Maestría en Ciencias de la Tierra Autor: Myriam Carlota Lopez Cardona Editorial: Universidad Eafit. Año: 2006 País o ciudad: Medellín. Año: 2006	En general hacen referencia a fallas rumbodeslizantes de tendencia N-S reportadas como parte del “sistema de fallas de Romeral” con una componente secundaria inversa o normal, tal como se muestra en el “Quaternary Tectonic Map of Colombia” compilado por Paris et al. (2000). Por ejemplo, las fallas Silvia-Pijao y Cauca-Almaguer, con componente normal en los segmentos Montenegro y Armenia respectivamente.	La falla del romeral se compone por un sistema de fallas, a nivel secundario, inverso y normal, que comprenden las cordilleras central, occidental, valle del cauca y cauca, Colombia.
Deformación tectónica reciente en los pie de montes de las cordilleras central y occidental, valle del cauca, Colombia.	Tipo de documento: Artículo Autor: Myriam C. Lopez Mario Moreno Sánchez; Franck A. Audemard M Editorial: Universidad de	López et al. (2009), establecen que en el departamento del Valle del Cauca subsiste un acomodamiento de movimientos opuestos por acortamiento de dos sistemas de fallas, la falla del Romeral y Cauca-Patía.	En el departamento del Valle del Cauca en Colombia existen diversos movimientos tectónicos debido a la presencia de dos sistemas de fallas, por un lado la falla del romeral y la otra se encuentra ubicada en

	<p>Caldas. Año: 2009. País o ciudad: Manizales. Año: 2009</p>		<p>Cauca- Patía.</p>
<p>El Derecho Fundamental a la Libre Locomoción en Colombia</p>	<p>Tipo de documento: Artículo. Autor: Macana Fonseca, Jenny Lorena. Editorial: Universidad Libre. Año: 2023. País o ciudad: Bogotá. Año: 2023</p>	<p>La libertad de locomoción es un Derecho y una garantía que el Estado Colombiano ha proporcionado a todas las personas, en él se faculta a los colombianos para poder desplazarse de un lugar a otro sin impedimento alguno, a través del presente artículo se pretende señalar distintas apreciaciones en torno al desarrollo y realidad acerca del Derecho a la libre locomoción, consagrado en el Artículo 24 Constitucional, los factores que permiten o impiden que todos los ciudadanos puedan acceder libremente al mencionado Derecho, la comparación de su observancia en otras ciudades del mundo y cuál debería ser el reto para el Estado como garante principal</p>	<p>El derecho de locomoción es una garantía del Estado, en el cual se establece que los colombianos pueden desplazarse por territorio nacional, asimismo, este derecho se fundamenta en el artículo 24 constitucional.</p>
<p>La</p>	<p>Tipo de</p>	<p>La responsabilidad Estatal</p>	<p>Un título de</p>

<p>responsabilidad estatal en la Constitución del Ecuador de 2008</p>	<p>documento: Artículo. Autor: Diego F. Mogrovejo Jaramillo. Editorial: Revista de derecho- Ecuador. Año: 2009. País o ciudad: Quito. Año: 2009</p>	<p>es una figura establecida dentro de la constitución del Ecuador de 2008, debido a que en el artículo 11.9 se determina que la responsabilidad estatal consiste en reparación de violaciones de derechos por la falta o deficiente prestación de servicios públicos, por acciones u omisiones en el ejercicio de potestades públicas, a su vez esta figura jurídica se fundamenta en el principio garantista de protección de derechos estipulados en el artículo 86.3, constituyendo una reparación integral.</p>	<p>imputación de responsabilidad objetiva del Estado, es el defecto sistémico funcional del servicio público, es decir, la falla del servicio, la cual se fundamenta en el funcionamiento anormal de un servicio público ya sea por falta o deficiencia del servicio, que provoca un daño antijurídico al particular, quien no debe probar la culpabilidad sino únicamente el nexo causal entre la falta y el daño ocasionado.</p>
<p>Con inversiones cercanas a los \$4,8 billones en infraestructura de transporte, Gobierno beneficia a más de 1,6 millones de nariñenses.</p>	<p>Tipo de documento: Artículo web. Autor: Mintransporte. Año: 2022</p>	<p>por medio del Instituto Nacional de Vías (Invías) se realizan inversiones por \$2,2 billones para fortalecer la infraestructura vial de Nariño. En este departamento se están interviniendo 1.432 km de vías primarias, regionales y terciarias en 64 municipios</p>	<p>Planificación de inversión en infraestructura vial para el departamento de Nariño.</p>
<p>Deslizamient</p>	<p>Tipo de</p>	<p>De acuerdo con el</p>	<p>De forma similar, al</p>

<p>o en el corredor Calarcá – Cajamarca: Personal del Invías trabaja sin descanso para restablecer el paso.</p>	<p>documento: Noticia Autor: Rodrigo Osorio. Editorial: Ministerio de transporte. Año: 2024. País o ciudad: Bogotá.</p>	<p>Ministerio de Transporte (2024) “Ante esta situación, el Instituto Nacional de Vías, Invías, desplegó su capacidad técnica y operativa, para trabajar a toda marcha en la remoción del material que cayó sobre la carretera y permitir la movilidad segura” haciendo uso de “3 retroexcavadoras y 5 volquetas para retirar la tierra y el lodo en el menor tiempo posible”. Permitiendo observar que, a pesar de no ser eventos de las mismas proporciones ni contar con las mismas afectaciones, por estar ubicado dicho tramo en una de las arterias viales del centro del país, las acciones para mitigar los efectos dañinos se tomaron con rapidez y efectividad, contrario a lo que sucedió en el sur del país donde las reparaciones demoraron meses y no había certeza entre los organismos encargados de realizar las reparaciones.</p>	<p>corredor vial al tramo ubicado en Rosas, Cauca, en el sector que comprende los municipios de Cajamarca (T) – Calarcá (Q) en la vía conocida como La Línea, también se sufren afectaciones constantes por el desprendimiento de rocas y aludes de tierra, como el acontecido el 5 de julio de 2024, el cual impidió el tráfico normal de vehículos de carga y pasajeros por la vía ya que, la magnitud de material obstaculizando el paso y la necesidad de remoción del lodo por parte del INVÍAS tardó aproximadamente cinco días, además, unos kilómetros después por las fuertes lluvias se desbordó la</p>
---	---	---	---

			quebrada Patio Bonito lo que dificultó aún más la descongestión.
Gestión del riesgo de desastres.	Tipo de documento: Noticia Autor: Ministerio de Minas y energías. Año: Sin fecha. País o ciudad: Bogotá.	ha sido definida como el proceso social de planeación, ejecución, seguimiento y evaluación de políticas y acciones permanentes para el conocimiento del riesgo y la promoción de una mayor conciencia del mismo. De igual manera, busca impedir o evitar que el riesgo se genere, reduciéndolo o controlándolo cuando ya existe, así mismo para prepararse y manejar las situaciones de desastre, y la posterior recuperación (entendida como rehabilitación y reconstrucción) post-desastre.	La gestión del riesgo de desastres es un proceso social de planeación, ejecución, seguimiento y evaluación de políticas sobre el riesgo, por tanto, es importante consolidar medidas de prevención para manejar situaciones de desastre. Y en caso de presentarse, crear medidas de re habitación y recuperación.
Daño y daño antijurídico en la responsabilidad extracontractual del Estado a partir de la noción de derecho subjetivo	Tipo de documento: Revista. Autor: Sebastián Murillo Carillo. Editorial: Revista digital de derecho administrativo.	: Morillo (2022) ha mencionado que el contenido del daño ha sido modificado con la influencia creciente del Sistema Interamericano de Derechos humanos, puesto que el derecho subjetivo se consolida como un aspecto importante en la responsabilidad	La Corte Interamericana de Derechos Humanos en el caso de la Masacre Ituango vs Colombia 2006, en concordancia con el peritaje del profesor Rodrigo Uprimmy determina que el recurso judicial

	<p>Universidad Externado</p> <p>Año: 2022.</p> <p>País o ciudad: Bogotá.</p>	<p>extracontractual del Estado, puesto que, a pesar de que en el año 2014, el Consejo de Estado introdujo una nueva categoría de daño: daño a bienes o derechos constitucionales y convencionalmente amparados, además de las anteriormente conocidas de daño emergente, lucro cesante, daño moral, pérdida de oportunidad y daño a la salud.</p> <p>el daño antijurídico es “aquel que se subsume en cualquiera de los regímenes tradicionales de responsabilidad del Estado” (p. 346), por lo que la actividad de la administración no se encuentra justificada ya sea porque no existe un título jurídico válido que autorice el daño, es decir que el Estado no se encuentre legitimado para ocasionar la afectación o en caso de que el daño exceda las cargas que el individuo cotidianamente se enfrente a soportar en la sociedad, en</p>	<p>disponible para la reparación de victimas del Estado dentro del ordenamiento jurídico Colombiano es el medio de control de reparación directa, sin embargo este mecanismo judicial no es idóneo en la jurisdicción internacional de derechos humanos en cuanto se limita a que la declaración de responsabilidad del Estado no se encuentra en la vulneración de derechos constitucionales o de aquellos contenidos en tratados de derechos humanos, por el contrario se encuentra en la noción de daño antijurídico definido como aquel que la víctima no tiene el deber de soportar.</p>
--	--	---	---

			esta cuestión, puede tratarse de una falla de servicio, un daño especial o la materialización del riesgo excepcional.	
Convención sobre la reglamentación del tráfico automotor interamericano.	Tipo de documento: Convención Autor: Organización de Estados Americanos. Año: 1943	Este instrumento se crea con el objetivo de establecer reglas uniformes para el control y reglamentación del tráfico auto-motor internacional en las carreteras americanas (OEA, 1943).	Establece la cooperación internacional sobre la regulación del control del tráfico auto-motor dentro de las carreteras americanas de la unión panamericana.	
Convenio sobre adopción del manual interamericano de dispositivos para el control del tránsito en calles y carreteras	Tipo de documento: Convenio. Autor: OEA. Año: 1979. Ciudad: Washington	este convenio tiene como propósito unificar los criterios de control del tránsito en el continente americano, para mejorar las comunicaciones entre los pueblos americanos (Organización de los Estados Americanos [OEA], 1979)	Determina criterios unificados sobre el control de tránsito en américa, manteniendo rutas de conexión territorial.	
Análisis del nexo causal en la responsabilidad extracontractual del Estado	Tipo de documento: Artículo de investigación Autor: Verónica Pastrana Santiago. Editorial: Año: 2018.	el sometimiento estatal al ordenamiento jurídico por las actuaciones u omisiones que generen un daño a quien no tenía el deber jurídico de soportarlo. Se caracteriza por tener un fundamento constitucional (Art. 90), ser	La responsabilidad extracontractual del Estado se fundamenta en el sometimiento estatal al ordenamiento jurídico por la actividad de la administración, ya sea	

		<p>ISBN: 2389-8364</p>	<p>objetiva, directa, regulada por el Derecho Público; recae sobre la persona jurídica del Estado y debe ser integral. (p. 84)</p> <p>Para, Pastrana (2018) en su artículo de investigación denominado “análisis del nexo causal en la responsabilidad extracontractual del Estado” en el año 2018 puntualiza que el nexo causal es “una íntima vinculación que surge de la conducta u omisión de la administración pública a través de sus agentes, considerando esta figura como la generación directa y determinante para la consumación del daño” (p. 84).</p> <p>Caso fortuito: Corresponde a un evento o fenómeno que no es ajeno a la conducta o actividad del sujeto, si no que contrario a lo que ocurre en la fuerza mayor, esta surge en el desarrollo de la ejecución, aunque es producto de una causa desconocida o extraña</p>	<p>por actuaciones u omisiones, asimismo el fundamento constitucional de la responsabilidad patrimonial encuentra sustento en el artículo 90 constitucional.</p> <p>Por otro lado, los presupuestos jurídicos necesarios para consolidar la responsabilidad es la omisión de la administración en su deber legal, el daño antijurídico que produzca y finalmente el nexo causal entre del daño y el hecho generador.</p> <p>Igualmente, existen causales de exoneración de responsabilidad del Estado como el Caso fortuito, fenómeno ajeno a la conducta de la administración, que se caracteriza por ser</p>
--	--	------------------------	--	--

		<p>que se da de forma imprevisible e irresistible. (Pastrana, 2018, p. 75)</p> <p>Parafraseando a Pastrana (2018), “el rompimiento del nexo causal de la responsabilidad, no es más que la desvinculación de quien realiza la conducta (por acción u omisión) con la ocurrencia del daño antijurídico generado” (p. 75). Este incidente se presenta por varios factores como: la falta de acreditación del nexo de causalidad y demostrando los eximentes de responsabilidad: fuerza mayor, caso fortuito, y el hecho exclusivo de un tercero o de la víctima. Por lo cual, la existencia de un nexo causal entre la actuación estatal y la ocurrencia de un daño antijurídico es un presupuesto indispensable para imputar responsabilidad al Estado colombiano, dado que, si no se logra acreditar este nexo, se exonera de responsabilidad.</p>	<p>imprevisible e irresistible.</p>
Responsabili	Tipo de	Patiño (2008) por medio de	La responsabilidad

<p>dad Extracontractual y Causales de Exoneración; Aproximación a la Jurisprudencia del Consejo de Estado Colombiano</p>	<p>documento: Revista de derecho privado. Autor: Héctor Patiño. Editorial: Universidad Externado. Año: 2008. País o ciudad: Bogotá. ISSN: 0123- 4366</p>	<p>su artículo “responsabilidad extracontractual y causales de exoneración: aproximación a la jurisprudencia del Consejo de Estado” en el año 2008, ha expresado que la responsabilidad extracontractual del Estado requiere la existencia de tres elementos absolutamente indispensables y necesarios, los cuales son el daño, el hecho generador de mismo y un nexo causal que permita imputar el daño a la conducta ya sea la acción u omisión del agente generador, por consiguiente, el nexo causal se define como “la relación necesaria y eficiente entre el hecho generador del daño y el daño probado”.</p> <p>Hecho irresistible: Para Patiño (2008) “Se refiere a la imposibilidad objetiva para el sujeto de evitar las consecuencias derivadas del hecho imprevisto, de modo que el hecho ha sido absolutamente imposible de</p>	<p>extracontractual del Estado para consolidarse exige la presencia de tres presupuestos jurídicos como son el daño, el hecho generador de la responsabilidad, y el nexo causal que permita imputar el daño a la conducta omisiva del Estado.</p> <p>Igualmente, en las causales de exoneración, el hecho irresistible hace referencia a la imposibilidad objetiva para evitar las consecuencias de un hecho imprevisto.</p>
--	--	---	--

		evitar sus consecuencias” (p. 202)	
Consejo de Estado, cámaras 5ª y 6ª combinada.	Tipo de documento: Sentencia. Autor: Consejo de Estado francés. Año: 2018. País o ciudad: Francia.	En consecuencia, la Responsabilidad Extracontractual del Estado en el ordenamiento jurídico francés de acuerdo a su código de justicia administrativa y en la jurisprudencia del Consejo de Estado, dentro de las cámaras combinadas 5ª y 6ª, reconoce que el Estado es responsable sobre las disposiciones urbanísticas, así como el estado de los equipamientos públicos existentes o proyectados, con sujeción a la aplicación de disposiciones legislativas y reglamentarias (República de Francia, 2018).	La jurisprudencia de la responsabilidad extracontractual del Estado Francés reconoce que el Estado es responsable sobre disposiciones urbanísticas.
Títulos de Imputación en la Responsabilidad Extracontractual del Estado.	Tipo de documento: Trabajo de grado. Autor: Andrés Rodríguez. Editorial: Universidad Santo Tomas. Año: 2020	Falla presunta: Parafraseando a Rodríguez (2020) Se presume la actuación irregular, es decir la carga de la prueba se invierte donde se exonera al particular el funcionamiento anormal del servicio, como es en los casos de responsabilidad medica donde se constituye la mayor	La falla de servicio se clasifica en las siguientes modalidades: Falla anónima: hace referencia a una actuación impersonal, se caracteriza por no poder atribuir o imputar la actuación

			<p>aplicabilidad en esta clase de imputación. De igual manera, esta tipología surge de la necesidad de brindar al particular una igualdad frente a la entidad pública, ya que inicialmente quien alega la falla debía probarla. Actualmente, el Consejo de Estado sin desconocer la existencia de los títulos de imputación ha adoptado un criterio de responsabilidad objetiva en casos médico-asistenciales cuando las actuaciones son evidentes, estableciendo que solo corresponde demostrar la actuación que por su naturaleza es irregular, el daño y el nexo causal, eximiendo al actor de probar la culpabilidad o la falla (Rodríguez, 2020).</p> <p>Falla relativa: En este postulado a la administración se le aplica el principio de derecho nadie está obligado a lo imposible, y así, una entidad pública no está conminada a realizar</p>	<p>irregular a la administración a una persona física, aunque se relacione directamente con el servicio público o actividad administrativa en desarrollo, razón por la cual, se considera que esta tipología de responsabilidad de aleja del concepto de falla o falta personal, por cuanto se antepone a la misma, dado que la actuación como la responsabilidad son atribuibles a una persona determinada</p> <p>La falla presunta hace referencia que cuando las actuaciones son evidentes, estableciendo que solo corresponde demostrar la actuación que por su naturaleza es irregular, el daño y el nexo causal, eximiendo al actor de probar la</p>
--	--	--	--	--

		actuaciones que no se encuentre en capacidad de realizar; lo que significa que, si se llega a causar un daño ante la no actuación, la falla será relativa, es decir, puede generarse un perjuicio, pero este no indemnizable al no existir responsabilidad atribuible al Estado (Rodríguez, 2020).	culpabilidad o la falla. Y la falla relativa es cuando la falla puede generar un perjuicio, pero este no es indemnizable.
Los 15 planes de desarrollo que marcaron la hoja de ruta de la economía nacional	Tipo de documento: Revista Autor: Carlos Gustavo Rodríguez. Editorial: Red la república. Año: 2019.	En la historia colombiana han existido “15 planes de desarrollo que marcaron la ruta de la economía nacional” (Rodríguez, 2019), entre los cuales se encuentran: Desarrollo económico y social - Presidente Alberto Lleras Camargo 1961-1970, Planes y programas de desarrollo - Presidente Carlos Lleras Restrepo 1969-1972, Las cuatro estrategias - Presidente Misael Pastrana 1970-1974, Para cerrar la brecha - Presidente Alfonso López Michelsen 1974-1978, Plan de integración social - Presidente Julio César Turbay 1978-	Una vez analizados los planes de desarrollo económico en Colombia, se comprende la importancia del aspecto político en el desarrollo del país, por lo que, con la conformación de estos planes se pretende fortalecer dimensiones como: la creación de entidades para inversiones públicas, crecimiento urbano, mejorar programas de desarrollo y productividad agraria

			<p>1982, Cambio con equidad - Presidente Belisario Betancur 1978-1982, Plan de economía social - Presidente Virgilio Barco 1986-1990, La revolución pacífica - Presidente César Gaviria 1990-1994, El salto social - Presidente Ernesto Samper 1994-1998, Cambio para construir la paz - Presidente Andrés Pastrana 1998-2002, Hacia un Estado Comunitario - Presidente Álvaro Uribe 2002-2006, Estado Comunitario: desarrollo para todos - Presidente Álvaro Uribe 2006-2010, Prosperidad para Todos - Presidente Juan Manuel Santos 2010-2014, Todos por un Nuevo País - Presidente Juan Manuel Santos 2014-2018, Pacto por Colombia, pacto por la equidad - Presidente Iván Duque 2018-2022 y finalmente, Colombia potencia mundial de vida - Presidente Gustavo Petro 2022-2026.</p>	<p>así como la distribución, erradicación de la pobreza absoluta, la rehabilitación nacional, reforma al sistema general de seguridad social, seguridad democrática, fortalecimiento del proceso de paz, inclusión de pactos regionales para fomentar educación, salud y vivienda, entre otros. De lo cual, se logra percibir que se ha dejado a un lado la importancia de la infraestructura vial en algunos departamentos colombianos.</p>
Responsabili	Tipo	de	La culpa de la	Se considera al

dad del Estado y sus regímenes	documento: Libro. Autor: Wilson Ruiz Orejuela. Editorial: Ecoe Ediciones Año: 2010. País o ciudad: Bogotá.	administración por extralimitación de sus funciones, retardo en el cumplimiento de sus obligaciones, obligaciones cumplidas de forma tardía o defectuosa o por incumplimiento de las obligaciones a cargo del Estado” (Ruiz, 2010, p. 2).	Estado responsable por falla del servicio como resultado del no cumplimiento o cumplimiento tardío de los deberes fundamentales de la administración consagrados en la constitución, de manera que el incumplimiento del deber preexistente.
Carácter colectivo de las licencias urbanísticas bajo los presupuestos del Estado social y democrático de derecho La ruptura del individualismo clásico en el procedimiento y la decisión administrativos de licencia urbanística.	Tipo de documento: Revista Autor: Santofimio Gamboa. Editorial: Revista digital de derecho administrativo. Año: 2009.	Principio de la función social y ecológica de la propiedad: “La construcción del sistema de la propiedad bajo el modelo del estado social de derecho se hace precisamente sobre la base y en el entendido de la proyección social de esta” (Santofimio, 2009, p. 76)	El principio de la función social y ecológica de la propiedad establece la proyección de este derecho en el Estado social de derecho.
Compendio	Tipo de	Santofimio (2017),	El régimen de

<p>de derecho administrativo</p>	<p>documento: Libro. Autor: Santofimio Gamboa. Editorial: Universidad Externado. Año: 2017. País o ciudad: Bogotá. ISBN: 9789587727951</p>	<p>determina que a partir de la consagración de la constitución política de Colombia de 1991 se estructura el modelo de Estado Social de derecho de manera que se evidencia fuertemente la superación de la “irresponsabilidad de la administración pública” puesto que se pretende abordar el reconocimiento de medidas y objeto de protección de las normas de los derechos humanos ampliando así la responsabilidad estatal, de forma que el Estado cumpla su papel de garante constitucional frente a las decisiones y operaciones administrativas, además de la relación de responsabilidad de las entidades públicas estatales y particulares comprometidos con la dinámica urbanística y territorial, de modo que la responsabilidad del estado exalta a la sociedad “como un cuerpo material actuante y</p>	<p>responsabilidad en tres elementos básicos, el daño antijurídico, el juicio de imputación y la reparación integral; en primer lugar el daño antijurídico se define como una lesión a un interés jurídicamente tutelado de una persona, el cual debe ser personal, directo y cierto, el segundo elemento del régimen es el juicio de imputación de la responsabilidad del Estado, este se encuentra conformado por dos ámbitos, el ámbito fáctico que vincula la relación de causalidad y sus supuestos mientras que el ámbito jurídico es el que indaga el deber normativo incumplido, omitido o cumplido defectuosamente, y por último, la</p>
----------------------------------	--	---	---

		doliente con intereses y derechos comunes”, la cual es destinataria de los daños jurídicos imputables a la administración.	reparación integral como el reconocimiento de la compensación económica por la afectación al patrimonio
Convención americana sobre los derechos humanos	Tipo de documento: Convención. Año: 1969. País o ciudad: San José.	desde su consideración, reconoce que los pueblos americanos han establecido un derecho de circulación, el cual se materializa en virtud al #1 del artículo 22 de este instrumento internacional, en donde se estipula que “toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado, tiene derecho a circular por el mismo” (Secretaría General OEA, 1969).	La convención americana sobre derechos humanos de 1969 reconoce el derecho de circulación.
Sentencia 19976, 2011.	Tipo de documento: Sentencia del Consejo de Estado. Año: 2011.	las causales eximentes de responsabilidad- fuerza mayor, caso fortuito, hecho exclusivo y determinante de un tercero o de la víctima- constituyen eventos que dan lugar a que sea inadmisibles imputar, desde el punto de vista jurídico, la responsabilidad por los daños	Las causales eximentes de responsabilidad están determinadas por tres características para su declaración, su irreversibilidad, su imprevisibilidad y su exterioridad respecto al demandando.

			<p>cuya causación da lugar a la iniciación del litigio, a la persona o entidad que obra como demandada dentro del mismo. En relación con todas ellas, tres son los elementos cuya concurrencia tradicionalmente se ha señalado como necesaria para que sea procedente admitir su configuración: (i) su irrestibilidad; (ii) su imprevisibilidad; y (iii) su exterioridad respecto al demandado (Sentencia 19976, 2011).</p>	
<p>Sentencia T-1008/10.</p>	<p>Tipo de documento: Sentencia de la Corte Constitucional. Año: 2010.</p>	<p>Consecuentemente, la sentencia constitucional 1008 del 2010, del Magistrado Ponente Dr. Luis Ernesto Vargas consagra que el incumplimiento de un contrato hace o puede hacer responsable al contratante incumplido, en todo o en parte, de los perjuicios directos que aquel incumplimiento ocasione al otro contratante incumplido, y por estos deben entenderse los que constituyen una</p>	<p>Para tal efecto, a partir de la noción del daño antijurídico se determina que la empresa privada contratista no tenía la obligación de soportar la vulneración a un interés legítimo y al derecho de locomoción, en el entendido que, para cumplir el objeto del contrato, es primordial la transitabilidad por la</p>	

		consecuencia natural o inmediata del incumplimiento, hasta el punto de mirarlos como un efecto necesario y lógico.	vía pública panamericana en el sector de Rosas, Cauca
Sentencia SU-109/22.	Tipo de documento: Sentencia de la Corte Constitucional. Año: 2022.	<p>un derecho fundamental “en consideración a la libertad -inherente a la condición humana-, cuyo sentido más elemental radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos”. Además, el goce de este derecho “se constituye en un presupuesto para el ejercicio de otros derechos constitucionales, cuyo desarrollo supone el reconocimiento a un derecho de movimiento que garantiza la independencia física del individuo”. (...)</p> <p>Su afectación “se puede derivar, tanto de acciones positivas, es decir, cuando directamente se obstruye la circulación de los ciudadanos, como cuando se genera ese</p>	<p>El derecho fundamental de circulación tiene como núcleo esencial de protección, la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del propio territorio del país. Asimismo, el goce efectivo de este derecho permite la realización de otros derechos.</p> <p>A su vez, la afectación a este derecho, se genera a partir de la omisión en la remoción de barreras.</p>

		efecto indirectamente o por omisión en la remoción de barreras o en la creación de una infraestructura adecuada para la circulación”.	
Sentencia C-254/03.	Tipo de documento: Sentencia de la Corte Constitucional. Año: 2003.	una lesión a un derecho o bien jurídico o interés legítimo que los demandantes no están obligados a soportar” y que se encuentra protegido por el ordenamiento jurídico. También se señala que “la antijuricidad del perjuicio no depende la licitud o ilicitud de la conducta desplegada por la administración, si no de la no soportabilidad del daño por parte de la víctima” (Sentencia C-254/03, p. 6).	El daño antijurídico se define como una lesión a un derecho, bien jurídico o interés legítimo que la persona no está obligada a soportar, por lo que la antijuricidad del perjuicio depende de la no soportabilidad del daño.
Sentencia C-281/17.	Tipo de documento: Sentencia de la Corte Constitucional. Año: 2017.	En este análisis además debe tenerse en cuenta que “[l]a naturaleza del derecho de reunión, en sí mismo conflictivo, no puede ser la causa justificativa de normas limitativas del mismo”, por lo cual, en la ponderación que se realice, se debe considerar la importancia fundamental de la participación política en una sociedad abierta y	La naturaleza del derecho de reunión debe considerar la importancia fundamental de la participación política en la sociedad frente a posibles afectaciones de leves derechos como la libre circulación.

		democrática frente a posibles afectaciones leves de derechos fundamentales como la libre circulación. (Sentencia C-281/17, p. 3)	
Sentencia C-742/12.	Tipo de documento: Sentencia de la Corte Constitucional. Año: 2012.	Es fundamental que las manifestaciones no comprometan la seguridad pública ni el orden social, por lo tanto, cualquier acción que exceda estos límites puede ser legítimamente restringida por las autoridades competentes para evitar que como en el presente estudio, además de las causas naturales, converjan obstaculizaciones de índole ciudadana que afecten derechos esenciales del resto de la población.	La Corte Constitucional ha reiterado en sentencias como la C-742/12 con M. P. María Victoria Calle Correa, que las protestas deben respetar los derechos de terceros y no pueden obstruir el acceso a servicios esenciales.
Sentencia T-1094/02	Tipo de documento: Sentencia de la Corte Constitucional. Año: 2002.	La administración pública no puede omitir la adopción de medidas inmediatas para evitar el riesgo sobre vidas humanas ni dejar indefinidos los derechos de las personas desalojadas, sin comprometer con ello su responsabilidad.	Por tanto, de conformidad a la sentencia de tutela 1094 del 2002, del magistrado ponente, Dr. Manuel Cepeda, se ha estipulado que la ley ordena a la administración pública, en casos de

				desastres naturales o presencia de alto riesgo de derrumbe o deslizamiento en una determinada zona, por un lado, desalojar a las personas afectadas y en riesgo –lo que implica su alojamiento temporal en una vivienda digna– pero, por otro, tomar medidas oportunas para eliminar definitivamente el riesgo.
Sentencia con expediente 15001-33-33-004-2016-00059-02.	Tipo de documento: Sentencia del Tribunal Administrativo de Boyacá. Año: 2016.	Para el Tribunal Administrativo de Boyacá (2022) en el análisis de un caso de responsabilidad estatal causado por una falla del servicio en la obligación de señalización vial del INVIAS, estudió que la misma, se configura cuando existe un retardo en la ejecución de una labor que era fundamental para obtener un buen funcionamiento o impedir que se configure un daño y también por la	La responsabilidad extracontractual del Estado por una falla del servicio en la obligación de señalización vial del INVIAS, estudió que la misma, se configura cuando existe un retardo en la ejecución de una labor que era fundamental para obtener un buen funcionamiento o impedir que se	

		ineficiencia en la prestación del servicio ya que, de acuerdo con las obligaciones asignadas es indispensable que se ejecuten las acciones debidas de la forma esperada y siguiendo la normativa con diligencia, por lo que cuando estos factores no se llevan a cabo, se tiende a incurrir en omisiones por inobservar los deberes como por ejemplo, un mantenimiento o la puesta de una señalización que demarque la existencia de un peligro e impida la concreción del daño.	configure un daño y también por la ineficiencia en la prestación del servicio.
Sentencia 00274, 2016.	Tipo de documento: Sentencia del Tribunal administrativo de Caldas. Año: 2016.	Se agrega a lo anterior, la ausencia de prueba alguna que apunte a que la entidad conocía del riesgo de desprendimiento, derrumbe o deslizamiento en ese sector específico de la vía; o que de haberlo conocido, omitiera su obligación de tomar las medidas de precaución necesarias para evitar daños en la vida y bienes de los usuarios del carretable;	<i>En esta ocasión, el Tribunal Administrativo de Caldas en su sala de decisión, identifica la responsabilidad del Estado en los eventos de daños derivados por deslizamientos de tierra o desprendimiento de rocas o escombros en taludes adyacentes a</i>

		ninguna noticia se tiene sobre antecedentes de sucesos de tal naturaleza en ese punto de la vía; ni de requerimientos, peticiones o quejas de la comunidad ante el Concesionario; tampoco de registros por parte del personal a cargo del mantenimiento, que alertaran sobre filtraciones de agua, grietas, piedras frágilmente arraigadas al talud, o cualquier otra variación en el estado del mismo.	<i>vías públicas dentro del régimen de imputación de falla en el servicio, en donde se reitera que la simple demostración de la ocurrencia de un desprendimiento de piedras no es suficiente para declarar la responsabilidad patrimonial del Estado por daños que ese suceso cause, por lo que la parte demandante debe acreditar que el daño que alega se produjo como consecuencia de la omisión en que incurrió la entidad en su deber de mantenimiento de la vía, o de alguna actuación que haya sido determinante en la acusación del daño</i>
Sentencia 11279, 2019	Tipo de documento: Sentencia del	La imputación de responsabilidad al Estado por los daños antijurídicos	<i>El Tribunal Administrativo de Nariño, a través de</i>

	<p>Tribunal Administrativo de Nariño.</p> <p>Año: 2019.</p>	<p>derivados de la ocurrencia de desastres naturales dependerá de que se establezca su previsibilidad y resistibilidad, en conjunto con la inactividad del Estado que, conocedor de la potencial ocurrencia del fenómeno natural, no ejecuta acción alguna tendiente a conjurarlo, encontrándose obligado a ello, responsabilidad que también resulta comprometida si se establece que con su conducta activa, el Estado expuso a los administrados al fenómeno natural.. Teniendo en cuenta lo enunciado, las entidades incurren en falla del servicio ante la ocurrencia de algún evento de la naturaleza cuando se sustraen a cumplir sus obligaciones, ya sea porque i) no previeron su ocurrencia o no desplegaron las medidas procedentes para evitar (o disminuir) sus efectos nocivos, ii) habiéndolo previsto no realizaron las acciones necesarias para atender el suceso o mitigar sus</p>	<p><i>esta sentencia estudia la responsabilidad del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible - Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres - Gobernación del Putumayo - Municipio de Mocoa – Corpoamazonía sobre los perjuicios derivados de la falla en el servicio por omisión en la gestión del riesgo en la avalancha que ocurrió el 1 de abril 2017 en el municipio de Mocoa.</i></p>
--	---	---	--

			efectos o, iii) se abstuvieron de atender las consecuencias nocivas del evento, aun cuando este fuera imprevisible o irresistible.	
Sentencia 28974, 2014.	Tipo de documento: Sentencia del Consejo de Estado. Año: 2014.	de del de	<p><i>i) la comprobación de la ocurrencia de un incumplimiento omisivo del contenido obligacional impuesto normativamente a la Administración, de un lado y</i></p> <p><i>ii) la relación causal adecuada entre dicha omisión y la producción del daño, de otro. Así, por ejemplo, la responsabilidad del Estado, por omisiones en el deber de mantenimiento de las vías, resulta comprometida cuando se demuestra que las condiciones naturales del terreno, conocidas con anterioridad por la autoridad competente, hacían previsible el desprendimiento de materiales o de tierra de las montañas aledañas a las carreteras y que, a pesar de ello, no se implementaron las medidas necesarias para evitar una situación de</i></p>	<p><i>El Consejo de Estado explica que en los casos en que se debate la responsabilidad del Estado como consecuencia de un daño producido por el incumplimiento del deber legal de la administración de mantener en óptimo estado de conservación, mantenimiento, señalización y seguridad de las vías públicas, el título de imputación por excelencia es el de falla de servicio, debido a que esta falla surge como consecuencia de una violación omisiva del contenido</i></p>

		<p><i>peligro; asimismo, cuando se demuestra que, a pesar de haber informado a las autoridades sobre daños en la vía, que impiden su uso en condiciones de seguridad y normalidad, no es atendida la solicitud de reparación y tampoco se instalan las correspondientes señales preventivas. (Consejo de Estado, 2014)</i></p>	<p><i>obligacional, determinado en la constitución y en la ley a cargo del Estado, por ende, le corresponde al Juez, determinar las falencias en que incurrió la administración y si estas implican un juicio de reproche, para esto la entidad pública solo podrá excluir su responsabilidad, si prueba que la actuación no constituyó una vulneración a ese contenido obligacional que le es exigible, es decir que ataco los deberes a los que se encontraba obligada o que medie causa extraña como la fuerza mayor.</i></p>
<p>5 lecciones que la tragedia de Armero nos</p>	<p>Tipo de documento: Portal servicio geológico</p>	<p>Aunque el primer mapa de riesgo del volcán Nevado del Ruiz que advertía las</p>	<p>La población de Armero había encontrado señales de</p>

dejó	colombiano Autor: Servicio geológico colombiano Año: 2023 País o ciudad: Bogotá.	consecuencias que se podían esperar sobre vidas y bienes en el caso de una erupción potencialmente destructiva- se socializó el 7 de octubre de 1985 (un mes antes de la tragedia), y además se conocía la ocurrencia de eventos similares en el pasado, esta información no fue tomada en cuenta. Tampoco fueron escuchadas las alertas de geocientíficos que advirtieron sobre el riesgo. (SGC, 2023).	alarma previas a la ocurrencia de la explosión, por lo que empezaron a alertar sobre la atipicidad de dichos sucesos y se generalizó la sensación de incertidumbre pues de acuerdo a estudios anteriores ya se había advertido del riesgo inminente de erupción. Es más, de acuerdo con el Servicio Geológico Colombiano, es indispensable que las autoridades locales atiendan a los llamados que contengan información importante sobre estos eventos para que determinen la toma de decisiones preventivas.
Nexo de causalidad.	Tipo de documento: Revista.	Teoría de la equivalencia de condiciones: Esta teoría supone la ocurrencia de un	La facultad de derecho de la universidad andes ha

	<p>Editorial: Universidad de los Andes. Año: 2006. País o ciudad: Bogotá.</p>	<p>fenómeno o consecuencia esta precedido de varias causas, las cuales tienen el mismo valor en la producción del daño. Esta teoría permite que se configure una concurrencia de causas, ello es, que un mismo daño puede haberse configurado por múltiples razones, caso en el cual, cada uno de los autores del hecho responderán solidariamente (Universidad de los Andes, 2006).</p> <p>2. Teoría de la causa próxima: solo la causa más próxima es la verdadera generadora del daño, por tanto, esta teoría no permita la existencia de concurrencia de causas (Universidad de los Andes, 2006).</p> <p>3. Teoría de la causalidad adecuada: según esta, es necesario primero identificar todas las causas sine qua non de la producción del daño y una vez ello se realice, debe hacerse un juicio de</p>	<p>expuesto las diferentes teorías que pretenden abordar el concepto de nexo causal:</p> <p>Teoría de la equivalencia de condiciones: cuando se tiene un daño, para saber cuál fue la causa verdadera que la produjo, se eliminan mentalmente cada una de las causas posibles, y cuando se suprime mentalmente un hecho que hace que el daño no se produzca, se llega a la causa verdadera.</p> <p>Teoría de la causa: solo la causa más próxima es la verdadera generadora del daño</p> <p>Teoría de la causalidad adecuada: Se identifican las causas de producción del daño para conocer</p>
--	---	---	---

			<p>probabilidad en abstracto, teniendo en cuenta reglas de la experiencia, para establecer si es normal que la conducta realizada pueda producir el daño ocasionado (Universidad de los Andes, 2006).</p> <p>4. Teoría de la imputación objetiva: “Esta advierte que la causalidad no es un problema jurídico sino, de hecho. Esta teoría parte de la condición sine qua non, por lo que en una fase inicial debe hacer una operación similar a la teoría de equivalencia de condiciones. Una vez realizado lo anterior, se debe mirar una serie de criterios que llevan a que no se impute la conducta a la persona como lo son los siguientes: a) criterios de adecuación: se hace un jurídico de valor ex ante en donde solo se imputara el daño a aquella persona cuya conducta resulta probable como causa del daño; b) el riesgo general de la vida: en toda sociedad hay unos riesgos</p>	<p>si lo produjo.</p> <p>Teoría de la imputación objetiva: se debe mirar una serie de criterios que llevan a que no se impute la conducta a la persona como lo son los siguientes: a) criterios de adecuación: b) el riesgo general de la vida: c) prohibición de regreso.</p>
--	--	--	--	--

		<p>permitidos inherentes a la existencia de la sociedad y al momento histórico; c) prohibición de regreso: según este criterio a una persona no le es imputable el daño, cuando con su conducta concurren causas anormales o extravagantes que llevan a la generación de este; entre otras (Universidad de los Andes, 2006).</p>	
Derecho Administrativo	<p>Tipo de documento: Libro Autor: Georges Vedel. Editorial: Aguilar Año: 1980. ISBN: 840325041, 9788403250543</p>	<p>a) Una falta o falla del servicio de la administración por omisión, retardo, irregularidad, ineficiencia o ausencia del servicio; La falta o falla de que se trata, no es la personal del agente administrativo, sino la del servicio de la administración. b) Lo anterior implica que la administración ha actuado o ha dejado de actuar, por lo que se excluyen los actos del agente, ajenos al servicio, ejecutados como simple ciudadano. c) Un daño, que implica la lesión o perturbación de un bien protegido por el derecho,</p>	<p>La falta de servicio consiste en toda falta de las obligaciones del servicio; La falta puede consistir tanto en una acción como en una abstención. También se indica que en las situaciones cuando el Estado en desarrollo de sus funciones incurre en la llamada “falta o falla del servicio”, en donde es responsable de los daños causados a los administrados siempre y cuando se configuren los siguientes</p>

		<p>sea civil, administrativo, con las características generales de cierto, indemnizable, determinado o determinable.</p> <p>d) Una relación de causalidad entre la falta o falla de servicio y el daño, sin el cual aún demostrada la falta o falla del servicio no habrá lugar a la indemnización</p>	<p>aspectos: una falta de servicio de la administración por omisión, un daño y un nexo causal.</p>
<p>Responsabilidad del Estado en accidentes de tránsito por fallas en la malla vial de Bucaramanga durante los años 2004-2008.</p>	<p>Tipo de documento: Trabajo de grado.</p> <p>Autor: Lyda Giovana Villamizar Ruiz y Margarita María Toro Hernández.</p> <p>Editorial: Universidad Industrial de Santander.</p> <p>Año: 2012.</p>	<p>Villamizar y Toro (20018) en su investigación denominada “Responsabilidad del Estado en accidentes de tránsito por fallas en la malla vial de Bucaramanga durante los años 2004-2008”, constituyen que el Estado es responsable de los corredores viales de manera directa o indirecta a través de sus entes territoriales o entidades encargadas del mantenimiento, debido a que el Estado es el principal garante de los derechos de los individuos dentro de la sociedad, haciendo énfasis en el derecho de movilidad segura, por tanto el Estado debe garantizar a sus</p>	<p>Las autoras establecen que el Estado es responsable del mantenimiento, rehabilitación y conservación de la malla vial dentro del territorio nacional, ya que esta función está asignada a sus entidades públicas o a los entes territoriales.</p>

		administrados tener una malla vial en óptimas condiciones.	
Determinantes del Desempleo: Una revisión de la literatura. Panorama Económico	Tipo de documento: Artículo. Autor: Martha Yáñez Contreras y Kelly del Carmen Cano Hernández. Editorial: Revista Panorama económico. Año: 2011.	Yanez y Cano (2011) han determinado que el desempleo genera un notable coste económico y social a la población; primero, se refiere a la pérdida de producción, además de ocasionar un deterioro del capital humano, pues el tiempo que permanece cesante puede implicar una pérdida de destrezas y habilidades. Respecto al segundo, se relaciona con las implicaciones sociales que genera, dado que se puede incrementar la pobreza y crear inestabilidad en el individuo.	El desempleo como fenómeno social ha producido consecuencias en relación a la pobreza, puesto que esta condición socioeconómica hace que no haya recursos necesarios para satisfacer necesidades básicas que garanticen una adecuada calidad de vida en torno a la vivienda, educación formal, alimentación, salud, etc. de cada persona.

Anexo 2. Fichas de análisis jurisprudencial.

FORMATO DE ANÁLISIS SENTENCIAS DEL CONSEJO DE ESTADO	
1. MARCO DECISIONAL	
1.1. IDENTIFICACIÓN	
Número	76001-23-31-000-1999-02042-01(30356)
Consejero Ponente	Carlos Alberto Zambrano Barrera
Sala de Decisión	SECCIÓN TERCERA – SUBSECCIÓN A
Aclaran el voto	N.A
Salvan el voto	N.A
1.2. HECHOS JURÍDICAMENTE RELEVANTES (HJR)	
<ol style="list-style-type: none"> 1. El 21 de septiembre de 1997, Armando Orozco sufrió un accidente mientras conducía su motocicleta por la carrera 47 en Buenaventura. Al pasar frente al inmueble número 1-10, cayó en una alcantarilla que se encontraba destapada, lo que le causó la pérdida de su ojo derecho, fue hospitalizado y sometido a tratamientos oftalmológicos y neurológicos. 2. La tapa de la alcantarilla había desaparecido aproximadamente tres meses antes del accidente por lo que se alegó que las autoridades competentes, incluyendo el municipio de Buenaventura, no tomaron medidas para reparar o señalar la zona de riesgo. 3. Se alegó que el municipio de Buenaventura incurrió en una falla en la prestación del servicio al no realizar el mantenimiento adecuado de la vía, lo que ocasionó el accidente. Solicitaron que, en consecuencia, se condenara a la parte demandada a pagar como indemnización, por concepto de perjuicios materiales en las modalidades de daño emergente y lucro cesante y perjuicios morales. 4. La sentencia de primera instancia, emitida por el Tribunal Administrativo del Valle del Cauca el 3 de septiembre de 2004, fue desfavorable para el demandante. El Tribunal negó las pretensiones de la demanda, concluyendo que las pruebas presentadas, como las 	

fotografías del lugar y el único testimonio susceptible de valoración, no fueron suficientes para dar certeza sobre la ocurrencia del accidente en la forma en que fue alegado y de las circunstancias de tiempo, modo y lugar.

1.3. PROBLEMA JURÍDICO QUE ENUNCIA LA CORTE (PJC)

¿Determinar si, la administración municipal de Buenaventura es responsable patrimonialmente por las lesiones sufridas por el señor Armando Orozco y si se ocasionaron por la falla en la prestación del servicio de mantenimiento de la vía pública por parte del municipio constituyendo un incumplimiento de sus deberes de conservación de la infraestructura vial?

1.4. NORMAS JURÍDICAS RELEVANTES PARA EL CASO

El artículo 140 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo establece que, conforme al artículo 90 de la Constitución Política, cualquier persona afectada tiene el derecho de exigir directamente la reparación del daño antijurídico causado por las acciones u omisiones de los agentes del Estado.

1.5. DECISIÓN

REVÓCASE la sentencia del 3 de septiembre de 2004, proferida por el Tribunal Administrativo del Valle del Cauca y, en su lugar:

PRIMERO: DECLÁRASE patrimonialmente responsable al municipio de Buenaventura, por los perjuicios ocasionados a los demandantes con las lesiones padecidas por el señor Armando Orozco.

SEGUNDO: En consecuencia, CONDÉNASE al municipio de Buenaventura a pagar, a título de indemnización por perjuicios morales, las siguientes sumas:

- El equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes, a favor de cada una de las siguientes personas: Armando Orozco, Ana Cecilia Orozco, Leyla Tatiana Orozco Lozano, María Esperanza Lozano Angulo y Simón Robledo Valencia.

- El equivalente a quince (15) salarios mínimos legales mensuales vigentes, a favor de señora Luz María López Orozco.

TERCERO: CONDÉNASE al municipio de Cali a pagar, por concepto de perjuicios materiales, en la modalidad de lucro cesante, la suma de ciento veintidós mil novecientos cuarenta y ocho pesos (\$122.948), a favor del señor Armando Orozco

CUARTO: NIÉGANSE las demás pretensiones de la demanda.

QUINTO: ABSTIÉNESE de condenar en costas.

SEXTO: Una vez en firme esta providencia, DEVUÉLVASE el expediente al Tribunal de origen.

SÉPTIMO: DÉSE cumplimiento a lo dispuesto en los artículos 176 y 177 del Código Contencioso Administrativo, para lo cual se expedirá copia de la sentencia de segunda instancia, conforme a lo dispuesto en el artículo 115 del Código de Procedimiento Civil. Para tal efecto, el Tribunal Administrativo del Valle del Cauca cumplirá los dictados del artículo 362 del C. de P. C.

2. ARGUMENTOS JURÍDICOS

2.2. RATIO DECIDENDI (RD)

“Al respecto, esta Corporación ha sostenido que el Estado está obligado a realizar las labores necesarias para cumplir con el sostenimiento de la red vial, de manera que deberá responder en los siguientes eventos: i) cuando conozca las condiciones naturales del terreno, de las cuales sea previsible el desprendimiento de materiales de las montañas aledañas a las carreteras y, sin embargo, no adopte las medidas necesarias para evitar la ocurrencia de tragedias naturales o accidentes de tránsito , ii) cuando incurra en omisión de sus tareas de conservación y mantenimiento rutinario y periódico de la infraestructura vial, responsabilidad que acarreará mayor exigencia si se demuestra que los daños u obstáculos permanecieron sobre una carretera durante un tiempo razonable para actuar, sin que la entidad demandada hubiere efectuado las obras de limpieza, remoción, reparación o señalización, con miras a restablecer la circulación normal en la vía ; en este evento, se deberán evaluar las condiciones y circunstancias del caso particular, con el fin de determinar la razonabilidad del tiempo, pero dicha valoración será aún más estricta si se llega a demostrar que el hecho anormal que presentaba la vía fue puesto en conocimiento de la accionada y que ésta omitió el cumplimiento de sus funciones; no obstante, en este punto cabe advertir que la falta de aviso a la entidad encargada no la exonera de responsabilidad”.

2.3. REGLA JURISPRUDENCIAL

El Estado es responsable patrimonialmente por los daños antijurídicos ocasionados a terceros cuando, existiendo un riesgo previsible derivado de la falta de mantenimiento o conservación de la infraestructura vial, no adopta las medidas necesarias para prevenir el daño, aun cuando se subcontraten estas funciones a terceros. La omisión en la prestación del servicio de mantenimiento de las vías públicas, cuando se demuestra el nexo causal entre dicha omisión y el daño sufrido, genera responsabilidad del Estado.

3. ARGUMENTOS NO VINCULANTES

3.1. OBITER DICTA RESALTABLES (OD)

La Sala observó que, aún cuando el municipio de Buenaventura, con el ánimo de enervar su responsabilidad en este caso, fundó sus alegatos de conclusión de primera instancia en la suscripción de un contrato de prestación de servicios de aseo con la empresa Aseo Total S.A., lo único que probó fue la existencia de un contrato con la empresa Pacífico Aseo S.A. E.S.P., cuyo objeto era la prestación del servicio público de aseo integral; no obstante, éste se firmó el 15 de septiembre de 1999, es decir, con posterioridad al hecho que dio origen a este asunto; y, en todo caso, de haberse probado la existencia de un convenio con un contratista para la época del accidente, la administración municipal estaría llamada a responder, por cuanto la jurisprudencia de esta Corporación ha sostenido que, cuando se genere un daño a terceros con ocasión de la ejecución de obras públicas con el concurso de contratistas, se entiende que es la misma administración pública la directamente ejecutora, y es ésta la dueña o titular de la obra, de manera que los contratos que celebre con particulares no son oponibles a terceros y, en consecuencia, no puede exonerarse de responsabilidad.

4. COMENTARIO (C)

El Estado, como garante de los derechos y la seguridad de los ciudadanos, tiene la obligación de actuar diligentemente en el mantenimiento de servicios públicos e infraestructura. Cuando se omiten estas funciones, se genera un riesgo antijurídico que puede causar daños a las personas, lo cual es reprochable desde el punto de vista jurídico.

La omisión no solo implica un fallo en la prestación del servicio, sino también una violación de los principios de protección y seguridad que el Estado debe asegurar. Para que la responsabilidad sea imputable al Estado, es necesario demostrar de manera clara y precisa que la falta de acción oportuna fue la causa directa del daño, y que dicha omisión es atribuible a la administración pública.

Además, la regla establecida con respecto al conocimiento previo que se pueda tener con respecto al malestar en las condiciones de la infraestructura, como por ejemplo, las previsiones climáticas y geológicas con las que se contaba en el municipio de Rosas, Cauca, son fuentes confiables que permitirían el actuar del Estado para prevenir y mitigar riesgos, sin embargo, hacer caso omiso a las advertencias visibles y las quejas de la comunidad, puede constituirse en omisión administrativa y causal de responsabilidad extracontractual del Estado.

FORMATO DE ANÁLISIS SENTENCIAS DEL CONSEJO DE ESTADO	
1. MARCO DECISIONAL	
1.1. IDENTIFICACIÓN	
Número	52001-23-31-000-2002-00520-01 (28974)
Consejero Ponente	Carlos Alberto Zambrano Barrera
Sala de Decisión	SECCIÓN TERCERA – SUBSECCIÓN A
Aclaran el voto	N.A
Salvan el voto	N.A
1.2. HECHOS JURÍDICAMENTE RELEVANTES (HJR)	
<ol style="list-style-type: none"> 1. El esposo de la demandante, falleció sepultado por un deslizamiento de tierra ocurrido el 19 de abril de 2000 en la carretera Panamericana, tramo Pasto-Ipiales, jurisdicción del municipio de Tangua, Nariño. Previo al deslizamiento que causó la muerte del señor, se había producido otro deslizamiento en la misma zona y a escasa distancia, lo que indicaba la inestabilidad del terreno y el riesgo previsible de nuevos deslizamientos. Para la época de los hechos, se presentaba un fuerte y prolongado invierno, que saturó el terreno y provocó el deslizamiento en el que murió la víctima. 2. El INVÍAS tenía conocimiento de la filtración de aguas y del peligro inminente en la zona debido al fuerte invierno, pero no tomó medidas preventivas ni realizó estudios geológicos para evaluar la estabilidad del terreno. A pesar de los antecedentes, no se hizo la señalización de advertencia ni información a los pobladores acerca del peligro en la zona. 3. La entidad respondió que el deslizamiento fue causado por un evento de fuerza mayor, y que no era posible prever el sitio exacto del deslizamiento. Sin embargo, un testigo que se desempeñaba como Coordinador del Comité Local para la Prevención y Atención de Desastres de Tangua declaró que INVÍAS tenía conocimiento del peligro en la zona debido a la filtración de aguas y los deslizamientos anteriores. 4. En primera instancia, el Tribunal Administrativo de Nariño falló a favor de la parte demandante, determinando la responsabilidad de INVÍAS por la muerte del señor, derivada del deslizamiento de tierra en el municipio de Tangua y condenó a la entidad a pagar indemnizaciones por perjuicios morales y materiales. Sin embargo, INVÍAS apeló la decisión, argumentando que el deslizamiento fue causado por un evento de fuerza mayor. 	
1.3. PROBLEMA JURÍDICO QUE ENUNCIA LA CORTE (PJC)	

¿Determinar si el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) es responsable por la muerte del señor causada por un deslizamiento de tierra, debido a la falta de mantenimiento adecuado de la vía y la omisión de medidas preventivas en una zona con riesgo previsible de deslizamientos?

1.4. NORMAS JURÍDICAS RELEVANTES PARA EL CASO

Decreto 2171 De 1992 – Artículo 5 / Decreto 2171 De 1992 – Artículo 6 / Decreto 2171 De 1992 – Artículo 54 / Decreto 2663 De 1993 – Artículo 39 Numeral 39.3

1.5. DECISIÓN

MODIFÍCASE la sentencia proferida por el Tribunal Administrativo Nariño, la cual quedará así:

PRIMERO: DECLÁRASE patrimonialmente responsable al Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), por la muerte del señor Jorge Armando Guerrero, de conformidad con las consideraciones expuestas en la parte motiva de esta providencia.

SEGUNDO: CONDÉNASE al Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) a pagar, por concepto de perjuicios morales, el monto de 100 SMLMV, en favor de la demandante, María del Rosario Puchana.

TERCERO: CONDÉNASE al Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) a pagar, a título de indemnización por lucro cesante, la suma de \$145.786.521 M/CTE, en favor de la demandante, María del Rosario Puchana.

CUARTO: NEGAR el reconocimiento de indemnización por concepto de daño emergente, al no encontrarse debidamente probados los componentes de este perjuicio.

QUINTO: Sin condena en costas.

SEXTO: Ejecutoriada esta providencia, DEVUÉLVASE el expediente al Tribunal de origen.

2. ARGUMENTOS JURÍDICOS

2.2. RATIO DECIDENDI (RD)

“La comprobación de la ocurrencia de un incumplimiento omisivo del contenido obligacional impuesto normativamente a la Administración, de un lado y ii) la relación causal adecuada entre dicha omisión y la producción del daño, de otro. Así, por ejemplo, la responsabilidad del Estado, por omisiones en el deber de mantenimiento de las vías, resulta comprometida cuando se demuestra que las condiciones naturales del terreno, conocidas con anterioridad por la autoridad competente, hacían previsible el desprendimiento de materiales o de tierra de las montañas aledañas a las

carreteras y que, a pesar de ello, no se implementaron las medidas necesarias para evitar una situación de peligro; asimismo, cuando se demuestra que, a pesar de haber informado a las autoridades sobre daños en la vía, que impiden su uso en condiciones de seguridad y normalidad, no es atendida la solicitud de reparación y tampoco se instalan las correspondientes señales preventivas.”

2.3. REGLA JURISPRUDENCIAL

El Estado es responsable patrimonialmente por los daños causados a las personas cuando, existiendo un riesgo previsible en una vía pública bajo su custodia, no adopta las medidas necesarias para prevenir el daño. Dicha responsabilidad se configura cuando la entidad encargada, a pesar de conocer el riesgo de deslizamientos o eventos similares, omite implementar acciones de mantenimiento, señalización o prevención del riesgo. Para exonerarse, la entidad debe demostrar la existencia de una causa extraña, como la fuerza mayor, que haga el daño imprevisible e irresistible.

3. ARGUMENTOS NO VINCULANTES

3.1. OBITER DICTA RESALTABLES (OD)

- Se requiere, entonces, la concurrencia de dos factores: i) la comprobación de la ocurrencia de un incumplimiento omisivo del contenido obligacional impuesto normativamente a la Administración, de un lado y ii) la relación causal adecuada entre dicha omisión y la producción del daño, de otro. Así, por ejemplo, la responsabilidad del Estado, por omisiones en el deber de mantenimiento de las vías, resulta comprometida cuando se demuestra que las condiciones naturales del terreno, conocidas con anterioridad por la autoridad competente, hacían previsible el desprendimiento de materiales o de tierra de las montañas aledañas a las carreteras y que, a pesar de ello, no se implementaron las medidas necesarias para evitar una situación de peligro; asimismo, cuando se demuestra que, a pesar de haber informado a las autoridades sobre daños en la vía, que impiden su uso en condiciones de seguridad y normalidad, no es atendida la solicitud de reparación y tampoco se instalan las correspondientes señales preventivas.
- Además, el demandado tenía la obligación de informar a los pobladores del lugar acerca de la existencia de riesgos o peligros en la zona de los hechos, no solo por la filtración de aguas lluvias, de lo cual tenía conocimiento, o debió tenerlo, por el fuerte y prolongado invierno en la zona, sino, también se insiste, porque en ese lugar ocurrió previamente un deslizamiento similar; no obstante, no obra prueba alguna en el plenario que demuestre que el INVÍAS hubiera puesto en conocimiento de los pobladores dicha situación.
- Sobre la imputación del daño, se encuentra acreditado que la carretera Panamericana, en el tramo Pasto Ipiales, es del orden nacional, y que la entidad encargada de su conservación y mantenimiento es el INVÍAS, a lo cual se suma que el día del derrumbe fue esa entidad la encargada de atender la emergencia, como se deduce del material probatorio que milita en el

expediente. En consecuencia, se considera que el daño sufrido por la actora resulta imputable exclusivamente al Instituto Nacional de Vías, INVÍAS.

4. COMENTARIO (C)

Determinar plenamente las omisiones estatales es esencial para endilgar responsabilidad al Estado por el incumplimiento de sus funciones, ya que la base de la responsabilidad patrimonial del Estado se encuentra en la demostración de que este no cumplió con los deberes impuestos por la ley y la Constitución. Las omisiones generan un riesgo antijurídico que las personas no están obligadas a soportar, especialmente cuando el Estado no toma las medidas necesarias para prevenir daños previsibles. En casos como el mantenimiento de vías públicas, la inacción puede ocasionar accidentes fatales o la pérdida de bienes, por lo que es fundamental identificar si hubo negligencia o falta de acción.

Además, probar una omisión clara permite establecer un nexo causal entre el daño y la inacción estatal, elemento indispensable para atribuir responsabilidad. Sin esta conexión, el Estado podría eludir su deber de reparar los perjuicios sufridos por los ciudadanos. Es igualmente crucial para asegurar que las entidades públicas actúen conforme a los principios de diligencia y prevención que las obliga a mitigar riesgos. Una vez acreditada la omisión, se protege a las víctimas, garantizando su derecho a ser indemnizadas y promoviendo que el Estado ajuste su comportamiento para prevenir futuros incumplimientos en la prestación de los servicios a su cargo.

FORMATO DE ANÁLISIS SENTENCIAS DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DEL CALDAS	
1. MARCO DECISIONAL	
1.1. IDENTIFICACIÓN	
Número	17-001-33-33-001-2013-00274-01
Magistrado Ponente	JAIRO ANGEL GOMEZ PEÑA
Sala de Decisión	SALA DE DECISIÓN
Aclaran el voto	N.A
Salvan el voto	N.A
1.2. HECHOS JURIDICAMENTE RELEVANTES (HJR)	
<ol style="list-style-type: none"> 1. El día 7 de abril de 2011, se presentó un accidente de tránsito en la vía Chinchiná –La Manuela Kilómetro 8 + 200 metros, como consta en el informe de accidente de tránsito presentado por el Intendente Oscar Johnny Giraldo, identificado con placa policial 82341. El informe que dio origen a la noticia criminal dentro del proceso SPOA 170016106799201181259, llevado a cabo por la Fiscalía Séptima Local de Manizales, relata que “al llegar al sitio del accidente se encontraron a los funcionarios de la Concesión retirando las piedras que habían caído a la vía, de igual manera la motocicleta del accidente estaba a un lado. 2. Al preguntarle a los funcionarios de la concesión de que era lo que había pasado, ellos manifestaron que, según la versión dada por los usuarios, la pareja de la moto había colisionado con una piedra que estaba en la vía; no pudieron esquivarla debido a que éstos al salir de la curva para coger la recta, se encontraron de repente con el obstáculo, además el piso estaba mojado por la lluvia que había caído toda la noche. 3. Debido al impacto, resultó lesionada la señora Sandra Patricia Castro Rodríguez, cónyuge del señor Carlos Arturo Trujillo García, quien era el conductor de la motocicleta y titular de los documentos requeridos para el ejercicio de tal actividad; debió ser atendida inicialmente en el Hospital San Marcos de Chinchiná debido a un trauma en cabeza, posterior pérdida de la conciencia, otorragia derecha, convulsión tónico clónica generalizada durante 30 segundos, dejándole todo ello, consecuencias graves con alteración en funciones mentales superiores, lenguaje y hemiparesia del lado derecho del cuerpo. 4. El 27 de agosto de 2012, la Junta Regional de Calificación de Invalidez de Risaralda, notificó por edicto a la señora Sandra Patricia Castro Rodríguez, sobre la pérdida de la capacidad laboral y determinación de invalidez de 68.75%. El Instituto Nacional de Concesiones confirmó que el tramo vial donde ocurrió el accidente, esto es, 29CL03 entre el PRO0+000 al PR8+200 de la vía Chinchiná –la Manuela, hace parte del contrato de 	

<p>concesión No. 0113 de 1997, proyecto vial Autopista del Café S.A., que se encuentra actualmente en ejecución.</p>
<p>1.3. PROBLEMA JURÍDICO QUE ENUNCIA LA CORTE (PJC)</p>
<p>¿Se encuentra probado que la parte demandada incumplió con la carga obligacional que tenía en punto a la debida administración, mantenimiento y sostenimiento de la vía a su cargo?</p> <p>- En caso afirmativo, ¿se configura en este caso la causal exonerativa de responsabilidad por caso fortuito o fuerza mayor?</p> <p>- ¿Las entidades demandadas son responsables del accidente sufrido por la señora Sandra Patricia Castro Rodríguez, ocurrido en la vía Chinchiná – La Manuela Km 8+200?</p>
<p>1.4. NORMAS JURÍDICAS RELEVANTES PARA EL CASO</p>
<p>Constitución Política de Colombia, artículos 1, 2, 5, 6, 11, 13, 22, 42, 43, 90 y 365. - Código Civil, artículos 1613 al 1617 y 2341. - Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, artículos 13, 86, 140, 164. - Código de Procedimiento Civil, artículos 174, 177, 178, 179, 180, 181, 183, 184, 185, 187. - Ley 153 de 1887, artículos 4 y 8. - Ley 446 de 1998. - Ley 1285 de 2009, artículo 13. - Decreto 1716 de 2009</p>
<p>1.5. DECISIÓN</p>
<p>PRIMERO: REVOCAR la sentencia proferida por el Juzgado Primero Administrativo Oral del Circuito de Manizales, el día 10 de diciembre de 2015, dentro del proceso promovido en ejercicio del medio de control de reparación directa, por la señora SANDRA PATRICIA CASTRO RODRÍGUEZ Y OTROS contra la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI – y AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A. En su lugar.</p> <p>SEGUNDO: NEGAR las pretensiones de la demanda.</p> <p>TERCERO: SE CONDENA en costas a la parte demandante, las cuales se liquidarán conforme a los artículos 365 y subsiguientes del Código General del Proceso. No se fijan agencias en derecho por lo considerado.</p> <p>CUARTO: EJECUTORIADA esta providencia, LIQUÍDENSE los gastos del proceso, devuélvanse los remanentes si los hubiere, y archívese el proceso, previas las anotaciones del caso en el programa “justicia siglo XXI”</p>
<p>2. ARGUMENTOS JURÍDICOS</p>

Es preciso reiterar que el fenómeno de la Niña ciertamente exigía tanto de los usuarios de la vía como de las autoridades encargadas de su administración y mantenimiento, una mayor atención para advertir a tiempo cualquier situación de peligro en la misma; pero como se dijo líneas atrás, no se observa que el desprendimiento de las piedras se haya debido al descuido o negligencia de parte del Concesionario; se trató más bien de un evento de la naturaleza, probablemente detonado por la fuerte ola invernal de la época, que ocurrió en un sector que no había dado ninguna señal de inestabilidad.

2.1. RATIO DECIDENDI (RD)

La simple demostración de la ocurrencia de un desprendimiento de piedras de la ladera o talud adyacente a la vía, no es suficiente para declarar la responsabilidad patrimonial del Estado, por los daños que ese suceso cause. Significa lo anterior, que la parte demandante debe acreditar que el daño que alega se produjo como consecuencia de la omisión en que incurrió la entidad, en su deber de mantenimiento de la vía, o de alguna actuación que haya sido determinante en la causación del daño.

La ausencia de prueba alguna que apunte a que la entidad conocía del riesgo de desprendimiento, derrumbe o deslizamiento en ese sector específico de la vía; o que de haberlo conocido, omitiera su obligación de tomar las medidas de precaución necesarias para evitar daños en la vida y bienes de los usuarios del carretable; ninguna noticia se tiene sobre antecedentes de sucesos de tal naturaleza en ese punto de la vía; ni de requerimientos, peticiones o quejas de la comunidad ante el Concesionario; tampoco de registros por parte del personal a cargo del mantenimiento, que alertaran sobre filtraciones de agua, grietas, piedras frágilmente arraigadas al talud, o cualquier otra variación en el estado del mismo.

2.2. REGLA JURISPRUDENCIAL

El estado debe responder por los daños ocasionados por el mal cuidado y mantenimiento de las vías públicas, así como por su falta de señalización, precisando que dicha responsabilidad no es de carácter absoluto en tanto debe demostrarse la existencia de un nexo de causalidad entre el daño y las acciones u omisiones de las entidades encargadas de las vías públicas. Cuando se trata entonces de daños por deslizamientos o caída de rocas, se ha considerado que el ente público únicamente se encuentra llamado a responder en aquellos casos en los cuales, conociendo de la situación de peligro, no toma las medidas adecuadas para evitarlo. Hace referencia igualmente a otras sentencias del Alto Tribunal que exponen con suficiencia y meridiana claridad, la necesidad de que la falla sea debidamente probada en eventos en los cuales se ha dado desprendimiento de materiales o de tierra de las montañas aledañas a las carreteras.

3. ARGUMENTOS NO VINCULANTES

3.1. OBITER DICTA RESALTABLES (OD)

- De conformidad con lo dispuesto por el artículo 90 de la Constitución Política, el Estado tiene el deber de responder patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas, norma que sirve de fundamento al artículo 140 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo que consagra la acción de reparación directa, cuyo ejercicio dio origen al presente proceso y que establece la posibilidad que tiene el interesado de demandar la reparación del daño cuando su causa sea un hecho, una omisión, una operación administrativa o la ocupación temporal o permanente de un inmueble por causa de trabajos públicos o por cualquier otra causa.

- Como primer elemento de la responsabilidad pública, el daño o perjuicio por el cual se reclama la indemnización debe tener la característica de ser resarcible, indemnizable, teniendo en cuenta que no todos lo son; algunos perjuicios no son resarcibles por parte de quien los ocasiona, como sucede cuando la persona que los padece está obligada a asumir las consecuencias en virtud del mandato legal o constitucional, impuesto en función del interés general, cuando éste prima sobre el interés individual

- El hecho de la administración se concreta en una actuación u omisión de los agentes del Estado, cuando obran u omiten obrar en ejercicio de sus funciones públicas, es decir, en representación de la administración, salvo cuando se configura lo que en la doctrina y jurisprudencia se conoce como la falta personal del agente, caso en el cual, responde el empleado total o parcialmente por los perjuicios derivados del hecho.

- En este caso, en el cual la imputación jurídica es la de falta o falla del servicio se requiere la demostración de los siguientes elementos: de la falencia de la Administración por: omisión, retardo, irregularidad, ineficiencia o ausencia del servicio; del daño o lesión a un bien jurídicamente tutelado por el derecho y del nexo de causalidad entre la anomalía administrativa y el daño. En el régimen de falla probada el Estado se exonerará de la imputación de responsabilidad cuando demuestre o la inexistencia de la falla alegada o la ausencia del nexo de causalidad (causa extraña: hecho exclusivo de la víctima o del hecho y fuerza mayor).

4. COMENTARIO (C)

Identifica que la responsabilidad del Estado en los eventos de daños derivados por deslizamientos de tierra o desprendimiento de rocas o escombros en taludes adyacentes a vías públicas dentro del régimen de imputación de falla en el servicio, en donde se reitera que la simple demostración de la ocurrencia de un desprendimiento de piedras no es suficiente para declarar la responsabilidad patrimonial del Estado por daños que ese suceso cause, por lo que la parte demandante debe acreditar que el daño que alega se produjo como consecuencia de la omisión en que incurrió la entidad en su deber de mantenimiento de la vía, o de alguna actuación que haya sido determinante en la acusación del daño.

FORMATO DE ANÁLISIS SENTENCIAS DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE NARIÑO	
1. MARCO DECISIONAL	
1.1. IDENTIFICACIÓN	
Número	2019 - 00161 (11279)
Magistrado Ponente	Beatriz Isabel Melo delgado Pabón
Sala de Decisión	SALA DE DECISIÓN
Aclaran el voto	N.A
Salvan el voto	N.A
1.2. HECHOS JURÍDICAMENTE RELEVANTES (HJR)	
1.	El 31 de marzo de 2017, siendo aproximadamente las diez de la noche en el Municipio de Mocoa (P.) se desbordaron varios ríos, entre ellos, el Mulato, La Taruca y el Sangoyaco como consecuencia de las fuertes lluvias que originaron una avalancha de agua, lodo y tierra, la cual arrasó varios sectores del casco urbano del municipio, provocó la destrucción de viviendas, puentes, vehículos e infraestructura vial, además de la muerte de varias personas. Como consecuencia de ese desbordamiento, según lo afirma la parte demandante, falleció la señora María Cecilia Ordoñez de Gelpud, toda vez que el inmueble en el que residía fue destruido por la avalancha.
2.	Se informó que la víctima y su núcleo familiar habitaban en uno de los sectores de mayor afectación, y que la vivienda quedó totalmente destruida. Se manifestó, que las autoridades conocían del peligro latente de un evento de origen natural, no obstante, no realizaron acciones preventivas como la construcción de un programa o plan de preparación, sistemas de alerta, capacitación, equipamiento, centros de reservas, albergues y entrenamiento, con el propósito de mitigar un posible desastre natural.
3.	En sentencia de 14 de diciembre de 2021 el señor Juez Primero Administrativo del Circuito de Mocoa negó las pretensiones de la demanda. Tras analizar algunos fundamentos legales y jurisprudenciales sobre la responsabilidad del Estado, así como los hechos que estimó probados en este asunto y las pruebas que se recaudaron.
1.3. PROBLEMA JURÍDICO QUE ENUNCIA LA CORTE (PJC)	
¿Procede declarar que la Nación - Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres, la Gobernación del Putumayo, el Municipio de Mocoa y Corpoamazonía son responsables por los perjuicios morales y materiales que, se alega, se causaron a los demandantes por la falla en el servicio que, presuntamente, fue la causa de la muerte de la señora María Cecilia Ordoñez de Gelpud, como consecuencia de la avalancha que se presentó el 1 de abril de 2017 en el Municipio de Mocoa (P.), la cual, según la parte	

demandante, se produjo como consecuencia de la negligencia de las entidades demandadas que omitieron su carga obligacional, y no acudieron a los medios idóneos para prevenir y manejar el riesgo de avalancha?

1.4. NORMAS JURÍDICAS RELEVANTES PARA EL CASO

En su artículo 140, el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo establece: En los términos del artículo 90 de la Constitución Política, la persona interesada podrá demandar directamente la reparación del daño antijurídico producido por la acción u omisión de los agentes del Estado.

El inciso 2 del artículo 2 de la Constitución Política de Colombia, en el cual se determinó que 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, que a la luz de la responsabilidad estatal prevista en el artículo 90 constitucional.

1.5. DECISIÓN

PRIMERO.- Confirmar la sentencia que, el 14 de diciembre de 2021 profirió el Juzgado Primero Administrativo del Circuito de Mocoa, dentro del proceso que promovieran los señores Edmundo Rómulo Gelpud Imbajoa, Blanca Ligia Gelpud Ordoñez, Gladys del Carmen Gelpud Ordoñez, John Alexander Gelpud Ordoñez, Jorge Eliecer Gelpud Ordoñez, Sandra Lorena Lotero Gelpud, Marlon Andrés Díaz Gelpud, Alejandra Ximena Lotero Gelpud, Jhonatan Díaz Gelpud, José 29 Segundo Ordoñez Jojoa, Luis Hernando Imbajoa Jojoa, María Nelly Imbajoa Jojoa, Maruja Imbajoa Jojoa, María Ligia Imbajoa Jojoa y José Javier Imbajoa Jojoa contra la Nación - Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres, la Gobernación del Putumayo, el Municipio de Mocoa y Corpoamazonia, por las razones que se consignaron en este fallo.

SEGUNDO.- Declárese la falta de legitimación en la causa por pasiva, en relación con la Nación - Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, por las razones expuestas en la parte motiva de esta providencia.

TERCERO.- Condenar en costas, en esta instancia a la parte demandante, a favor de la parte accionada. Tásense por la Secretaría del Juzgado Primero Administrativo del Circuito de Mocoa.

CUARTO.- En firme esta decisión, se remitirá el expediente al Juzgado de origen. De su remisión, Secretaría dejará las constancias y realizará las anotaciones respectivas.

2. ARGUMENTOS JURÍDICOS

2.2. RATIO DECIDENDI (RD)

“La falla del servicio es, ha sido, y seguirá siendo, la fuente principal y común de la responsabilidad civil del Estado, que se presenta por un incumplimiento en el funcionamiento normal del servicio, el desconocimiento de una obligación a cargo del Estado o, en términos generales, la violación de la ley. La responsabilidad civil del Estado, entonces, se origina no solo por la acción, sino también por la abstención, sea por el incumplimiento de un mandato jurídico (legal o administrativo) o por la infracción de una prohibición (legal o administrativa)

La omisión en el cumplimiento de los deberes que el ordenamiento asigna a las autoridades solo configurará un evento de responsabilidad civil extracontractual del Estado, cuando se logre determinar con precisión el acreedor y el deudor. Los deberes, por sí solos, no constituyen obligaciones, pues estas no se predicán de personas indeterminadas. Por ello, no puede admitirse que el Estado sea un “asegurador universal” o que se configura la responsabilidad civil extracontractual de manera automática cuando se presenta una omisión estatal. El deber de intervención o iniciativa del Estado no es absoluto, pues está condicionado a la disponibilidad de recursos económicos y humanos, a la capacidad institucional y al complejo funcionamiento del aparato estatal.

“En primer lugar, la doctrina distingue las omisiones en sentido laxo y las omisiones en sentido estricto, para considerar que las primeras están referidas al incumplimiento de los deberes de cuidado necesarios para prevenir un evento, de por sí previsible y evitable, cuando se ejerce una actividad. De este tipo serían, por ejemplo, las relacionadas con la falta de señalización de obstáculos que en la actividad de la construcción se dejan sobre una vía⁶; en tanto que las segundas están relacionadas con el incumplimiento de una actuación a la cual se hallaba obligado el demandado, es decir, la omisión de una actuación que estaba en el deber de ejecutar y que podía impedir la ocurrencia de un hecho dañoso. El caso típico sería el del incumplimiento del deber de protección que el Estado debe brindar a las personas, que de haberse cumplido hubiera podido impedir la ocurrencia del hecho dañoso.

2.3. REGLA JURISPRUDENCIAL (Determine cuál es la REGLA que establece la sentencia)

En relación con las omisiones que bajo estos criterios se han denominado como de sentido restringido, la Sala ha señalado que la responsabilidad del Estado se ve comprometida cuando se encuentren acreditados los siguientes requisitos: a) la existencia de una obligación legal o reglamentaria a cargo de la entidad demandada de realizar la acción con la cual se habrían evitado los perjuicios; b) la omisión de poner en funcionamiento los recursos de que se dispone para el adecuado cumplimiento del deber legal, atendidas las circunstancias particulares del caso; c) un daño antijurídico, y d) la relación causal entre la omisión y el daño.

en relación con el régimen de responsabilidad aplicable a casos en que se presentan daños como consecuencia de hechos de la naturaleza, como inundaciones, derrumbes o avalanchas, el H. Consejo de Estado ha inclinado su estudio a partir del título de imputación de falla en el servicio, lo que significa que se hace necesario examinar la irresistibilidad e imprevisibilidad del hecho dañoso.

3. ARGUMENTOS NO VINCULANTES

3.1. OBITER DICTA RESALTABLES (OD)

- La falla del servicio ha sido en nuestro derecho y continúa siendo el título jurídico de imputación por excelencia para desencadenar la obligación indemnizatoria del Estado; en efecto, si al Juez Administrativo le compete - por principio - una labor de control de la acción administrativa del Estado y si la falla del servicio tiene el contenido final del incumplimiento de una obligación a su cargo, no hay duda que es ella el mecanismo más idóneo para asentar la responsabilidad patrimonial de naturaleza extracontractual. Es que las obligaciones que están a cargo del Estado - y por lo tanto la falla del servicio que constituye su trasgresión -, han de mirarse en concreto, frente al caso particular que se juzga, teniendo en consideración las circunstancias que rodearon la producción del daño que se reclama, su mayor o menor previsibilidad y los medios de que disponían las autoridades para contrarrestarlo. Se le exige al Estado la utilización adecuada de todos los medios de que está provisto, en orden a cumplir el cometido constitucional en el caso concreto; si el daño se produce por su incuria en el empleo de tales medios, surgirá su obligación resarcitoria; si el daño ocurre, a pesar de su diligencia, no podrá quedar comprometida su responsabilidad.
- Respecto al régimen de responsabilidad aplicable en casos como el de autos, en donde se alega la responsabilidad de las entidades estatales por los daños surgidos en el marco de una inundación, la jurisprudencia del Consejo de Estado ha dejado establecido que es aplicable el régimen de falla del servicio, en el entendido de que, en principio, las catástrofes naturales no comprometen la responsabilidad estatal, salvo que se demuestre que las entidades competentes omitieron llevar a cabo acciones idóneas tendientes a evitar o mitigar consecuencias adversas para las persona.

4. COMENTARIO (C)

Estos postulados expresan que para endilgar responsabilidad al Estado colombiano sobre omisión de mantenimiento a la malla vial, se debe acreditar la prueba de la ocurrencia de un incumplimiento omisivo del deber legal, y la relación causal adecuada entre dicha omisión y la producción del daño, por lo que se debe demostrar que las condiciones naturales del terreno son conocidas con anterioridad por la autoridad competente, y que por ende, son previsibles el desprendimiento de materiales o de tierra de las montañas aledañas a las carreteras y que aun así, la administración ha dejado de implementar medidas necesarias para evitar una situación de peligro y daños en la vida y bienes de los usuarios del carretable y de poblaciones cercanas a la carretera, además de no informar a los asentamientos humanos sobre esta situación para una gestión de riesgo y evacuación oportuna. En este sentido, este referente jurisprudencial es un importante punto de apoyo para atribuir responsabilidad patrimonial al Estado Colombiano en la omisión de mantenimiento de la vía pública panamericana en el sector Rosas Cauca que desencadenó el derrumbe del día 9 de enero 2023 que, a su vez, generó diferentes consecuencias en los sectores de empresas privadas del departamento de Nariño, empresas de transporte público y habitantes del municipio de Rosas, Cauca.

Anexo 3. Cuestionario.

Entrevista semiestructurada
Guía de preguntas
Informe de investigación para optar por el título de: abogada
Universidad Mariana

Tema: Análisis jurídico de la presunta responsabilidad extracontractual del Estado Colombiano sobre la omisión del mantenimiento en la vía pública panamericana del 2021 al 2023 en el sector Rosas – Cauca.

Objetivo General: Analizar los presupuestos jurídicos de la presunta responsabilidad extracontractual del Estado y las consecuencias generadas a partir de la omisión en el mantenimiento en la vía panamericana Rosas Cauca en el periodo 2021-2023.

Objetivo específico: Determinar las consecuencias generadas por la omisión del mantenimiento de la vía pública panamericana Rosas Cauca a la comunidad.

Dirigido a: Miembros de empresas privadas del departamento de Nariño.

Tiempo aproximado de la entrevista: 20 minutos

Recursos: Guía de preguntas, cámara o dispositivo móvil para el audio o video.

I. Datos personales

- Nombre:
- Cedula:
- Numero de celular:
- Cargo en la empresa:

II. Preguntas:

1. ¿Cuál es el nombre de su empresa/ de la empresa en la cual trabaja?
2. ¿Cuál es el objeto social de su empresa/ de la empresa en la cual trabaja?
3. ¿Cuál es el objeto económico de su empresa/ de la empresa en la cual trabaja?
4. ¿Hace cuánto tiempo está constituida la empresa?
5. ¿Hace cuánto tiempo trabaja en esta empresa?
6. ¿Usted se enteró sobre el derrumbe en la vía pública panamericana a la altura del municipio de Rosas, Cauca, del día 9 de enero del año 2023?
7. ¿Qué información conoce sobre el derrumbe en la vía pública panamericana a la altura del municipio de Rosas, Cauca, del día 9 de enero del año 2023?
8. ¿Cuáles fueron las consecuencias percibidas por su empresa/empresa en la que trabaja con ocasión al derrumbe en la vía pública panamericana a la altura del municipio de Rosas, Cauca del día 9 de enero del año 2023?

Observación: Los datos proporcionados en esta actividad investigativa con fines académicos se encuentra protegidos por las disposiciones de la ley 1581 del 2012. (ley de protección de datos personales)

Firma _____

Entrevista semiestructurada
Guía de preguntas
Informe de investigación para optar por el título de: abogada
Universidad Mariana

Tema: Análisis jurídico de la presunta responsabilidad extracontractual del Estado Colombiano sobre la omisión del mantenimiento en la vía pública panamericana del 2021 al 2023 en el sector Rosas – Cauca.

Objetivo General: Analizar los presupuestos jurídicos de la presunta responsabilidad extracontractual del Estado y las consecuencias generadas a partir de la omisión en el mantenimiento en la vía panamericana Rosas Cauca en el periodo 2021-2023.

Objetivo específico: Determinar las consecuencias generadas por la omisión del mantenimiento de la vía pública panamericana Rosas Cauca a la comunidad.

Dirigido a: Miembros de empresas de transporte público del departamento de Nariño/ miembros de asociaciones/agremiaciones de transporte de carga pesada.

Tiempo aproximado de la entrevista: 20 minutos

Recursos: Guía de preguntas, cámara o dispositivo móvil para el audio o video.

Observación: Los datos proporcionados en esta actividad investigativa con fines académicos se encuentra protegidos por las disposiciones de la ley 1581 del 2012.

I. Datos personales

- Nombre:
- Cedula:
- Numero de celular:
- Cargo en la empresa/asociación/ gremio:

II. Preguntas

1. ¿Cuál es el nombre de la empresa/asociación o gremio al que pertenece?
2. ¿Cuál es el objeto social o económico de la empresa, asociación o gremio al que pertenece?
3. ¿Hace cuánto tiempo se encuentra constituida la empresa/asociación o gremio al que pertenece?
4. ¿Hace cuánto tiempo trabaja en esta empresa asociación o gremio?
5. ¿Usted se enteró sobre el derrumbe en la vía pública panamericana a la altura del municipio de Rosas, Cauca, del día 9 de enero del año 2023?
6. ¿Qué información conoce sobre el derrumbe en la vía pública panamericana a la altura del municipio de Rosas, Cauca, del día 9 de enero del año 2023?
7. ¿Cuáles fueron las consecuencias percibidas por la empresa/asociación/gremio con ocasión al derrumbe en la vía pública panamericana a la altura del municipio de Rosas, Cauca del día 9 de enero del año 2023?

Observación: Los datos proporcionados en esta actividad investigativa con fines académicos se encuentra protegidos por las disposiciones de la ley 1581 del 2012. (ley de protección de datos personales)

Firma _____

Entrevista semiestructurada
Guía de preguntas
Informe de investigación para optar por el título de: abogada
Universidad Mariana

Tema: Análisis jurídico de la presunta responsabilidad extracontractual del Estado Colombiano sobre la omisión del mantenimiento en la vía pública panamericana del 2021 al 2023 en el sector Rosas – Cauca.

Objetivo General: Analizar los presupuestos jurídicos de la presunta responsabilidad extracontractual del Estado y las consecuencias generadas a partir de la omisión en el mantenimiento en la vía panamericana Rosas Cauca en el periodo 2021-2023.

Objetivo específico: Determinar las consecuencias generadas por la omisión del mantenimiento de la vía pública panamericana Rosas Cauca a la comunidad.

Dirigido a: Habitantes del municipio de Rosas, Cauca.

Tiempo aproximado de la entrevista: 20 minutos

Recursos: Guía de preguntas, cámara o dispositivo móvil para el audio o video.

I. Datos personales

- Nombre:
- Cedula:
- Numero de celular:
- Dirección:
- Oficio/profesión:

II. Preguntas:

1. ¿Hace cuánto tiempo reside en el municipio de Rosas, Cauca?
2. ¿Usted se enteró sobre el derrumbe en la vía pública panamericana a la altura del municipio de Rosas, Cauca, del día 9 de enero del año 2023?
3. ¿Qué información conoce sobre el derrumbe en la vía pública panamericana a la altura del municipio de Rosas, Cauca, del día 9 de enero del año 2023?
4. ¿Conoce las causas que provocaron el derrumbe en la vía pública panamericana a la altura del municipio de Rosas, Cauca, del día 9 de enero del año 2023?
5. ¿Conoce si Invias o alguna entidad pública del Estado Colombiano realizaba constante mantenimiento a esta vía pública?
6. En caso de ser afirmativa la respuesta de la pregunta anterior, ¿Cada cuánto se realizaban estos mantenimientos?
7. ¿Cuáles fueron las consecuencias percibidas por usted y su familia con ocasión al derrumbe en la vía pública panamericana a la altura del municipio de Rosas, Cauca del día 9 de enero del año 2023

Observación: Los datos proporcionados en esta actividad investigativa con fines académicos se encuentra protegidos por las disposiciones de la ley 1581 del 2012.

Firma _____