

**ANÁLISIS JURÍDICO A LA FIGURA DEL PEATÓN INVOLUCRADO EN  
ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN COLOMBIA**

**JAVIER MAURICIO ARENAS GONZALEZ  
SERGIO ALEXANDER MONTAÑEZ JIMENEZ  
ZAYRA YORLEY RAMIREZ PEÑARANDA  
NEYDA ELIZABETH VILLAMIZAR PORTILLA**



**UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR SEDE CUCUTA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES  
PROGRAMA ACADÉMICO DE DERECHO  
SAN JOSE DE CUCUTA  
2018**

**ANÁLISIS JURÍDICO A LA FIGURA DEL PEATÓN INVOLUCRADO EN  
ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN COLOMBIA**

**JAVIER MAURICIO ARENAS GONZALEZ  
SERGIO ALEXANDER MONTAÑEZ JIMENEZ  
ZAYRA YORLEY RAMIREZ PEÑARANDA  
NEYDA ELIZABETH VILLAMIZAR PORTILLA**

*Trabajo de investigación  
presentado como requisito parcial para optar al título de Abogado.*

Tutor Disciplinar:  
**Dra. ANDREA AGUILAR B.**



**UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR SEDE CUCUTA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES  
PROGRAMA ACADÉMICO DE DERECHO  
SAN JOSE DE CUCUTA  
2018**

## CONTENIDO

### INTRODUCCIÓN

#### 1. PROBLEMA

##### 1.1. Planteamiento del Problema

##### 1.2. Formulación del Problema

##### 1.3. Objetivos

###### *1.3.1. Objetivo General*

###### *1.3.2. Objetivos Específicos*

##### 1.4. Justificación

#### 2. REFERENCIAL

##### 2.1. Antecedentes

###### *2.1.1. Antecedentes Internacionales*

###### *2.1.2. Antecedentes Nacionales*

##### 2.2. Marco Teórico

###### *2.2.1. Organismos de Tránsito*

###### *2.2.2. Peatón*

###### *2.2.3. Plan Nacional de Seguridad Vial*

###### *2.2.4. Seguridad Vial*

###### *2.2.5. Usuarios vulnerables de las vías Públicas*

##### 2.3. Marco Contextual

##### 2.4. Marco Legal

###### *2.4.1. Instrumentos Internacionales*

###### *2.4.2. Marco Constitucional*

###### *2.4.3. Marco Jurídico/Legal*

###### *2.4.4. Marco Jurisprudencial*

#### 3. MARCO METODOLÓGICO

##### 3.1. Paradigma de la Investigación

##### 3.2. Enfoque de la Investigación

### **3.3. Diseño de la Investigación**

### **3.4. Fuentes de la Información**

*3.4.1. Documentales*

*3.4.2. Informante Clave*

### **3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

*3.5.1. Técnicas para Recolectar Datos*

*3.5.2. Instrumentos de Recolección de Datos*

### **3.6. Criterio de análisis de la información**

## **4. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN**

*4.1.1. Los Pilares Estratégicos del Plan Nacional de Seguridad Vial en Colombia con base al marco jurídico en relación a la figura del peatón involucrado en accidentes de tránsito.*

*4.1.2. línea jurisprudencial y sus principales variaciones frente a la protección de peatones involucrados en accidentes de tránsito en Colombia.*

*4.1.3. responsabilidades derivadas en accidentes de tránsito que involucran al peatón a partir de los pronunciamientos del ordenamiento jurídico en Colombia.*

### **4.2. Discusión**

*4.2.1. El Plan Nacional de Seguridad Vial 2021*

*4.2.2. Organismos e Instituciones de Tránsito*

*4.2.3. La Administración de Justicia*

*4.2.4. Usuarios de la Vía Pública*

## **CONCLUSIÓN**

## **RECOMENDACIONES**

## **REFERENCIAS**

## **BIBLIOGRAFICAS**

## **ANEXOS**

Anexo 1. **Ruta Metodológica**

Anexo 2. **Matriz de Análisis Legal**

Anexo 3. **Matriz de Análisis Jurisprudencial**

Anexo 4. **La Entrevista**

## **GRAFICOS**

Grafico 1. Línea Jurisprudencial

## RESUMEN

Se estima cerca de 1.2 millones de personas fallecidas causadas por el tránsito en el mundo y para el año 2017 el índice de mortalidad en Colombia fue de 6.718 de los cuales 1.790 muertes a peatones y 7.936 lesionados por la misma causa. El Propósito para el 2021 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial es minimizar en un 18% la mortalidad a los peatones involucrados en accidentes de tránsito en Colombia y el propósito para los autores del presente documento es concientizar al lector de la importancia y participación de los usuarios en seguridad vial, la cual se aplica una metodología de corte holística, basada en un enfoque cualitativo que pretende analizar la responsabilidad de los organismos y agentes de tránsito y el comportamiento de los peatones en las vías públicas con base a las fuentes de información y datos estadísticos se obtuvieron del Observatorio Nacional de Seguridad Vial en Colombia y la Organización Mundial de la Salud y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencia Forense. Para el cumplimiento de los objetivos, se aplicaron instrumentos de análisis normativo por medio de las disposiciones normativas vigentes en materia de tránsito y transporte y planes estratégicos de seguridad vial e informante clave que brindan como resultados falencias en las acciones y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial, se denota la ineficaz gestión institucional, el mantenimiento en infraestructura y programas de educación a los asociados del territorio colombiano, es decir, carece de responsabilidad integral por la falta de un sistema estratégico de accesibilidad y sostenibilidad en seguridad vial para todos.

**Palabras Claves:** Seguridad Vial, Accidentes de Tránsito, Peatones, Colombia.

## ABSTRACT

It is estimated about 1.2 million people died caused by traffic in the world and for 2017 the mortality rate in Colombia was 6,718 of which 1,790 deaths to pedestrians and 7,936 injured for the same cause. The Purpose for 2021 of the National Road Safety Agency is to minimize mortality by 18% to pedestrians involved in traffic accidents in Colombia and the purpose

for the authors of this document is to make the reader aware of the importance and participation of traffickers. users in road safety, which applies a holistic methodology, based on a qualitative approach that aims to analyze the responsibility of traffic agencies and agents and the behavior of pedestrians on public roads based on the sources of information and Statistical data were obtained from the National Observatory of Road Safety in Colombia, the World Health Organization and the National Institute of Legal Medicine and Forensic Science. For the fulfillment of the objectives, normative analysis instruments were applied by means of the normative dispositions in force in matter of transit and transport and strategic plans of road safety and key informant that give as results defects in the actions and execution of the National Plan of Security Vial, ineffective institutional management is denoted, the maintenance of infrastructure and education programs for the associates of the Colombian, that is, it lacks integral responsibility for the lack of a strategic system of accessibility and sustainability in road safety for all.

**Keywords:** Road Safety, Traffic Accidents, Pedestrians, Colombia.

## INTRODUCCIÓN

Los Planes de Seguridad Vial en Colombia tienen como propósito diseñar objetivos sostenibles y establecer pilares estratégicos frente a la evolución histórica de accidentalidad vial en el país, que ha dejado una significativa cifra de mortalidad y lesiones originado por los accidentes de tránsito terrestres, asimismo, Colombia cuenta con los mejores diseños en las disposiciones normativa vigentes en materia vial. Sin embargo, las estadísticas de mortalidad por accidentes de tránsito registran un incremento en los indicadores de defunciones, es por ello que el Ministerio de Tránsito ha realizado algunos ajustes al Plan de Desarrollo de Seguridad Vial para el período 2011 – 2021.

El presente trabajo de investigación pretende analizar la problemática existente en el aumento de cifras de peatones fallecidos a causa de la accidentalidad vial terrestre en Colombia, la aplicabilidad de las normas y planes de seguridad vial y la carencia de ejercer controles por parte de las autoridades y organismos públicos, siendo este la principal funcionalidad.

Por consiguiente, se busca establecer la importancia de una investigación que permita la metodología de emplear el logro de unos objetivos en pro al buen desarrollo de la aplicabilidad de los instrumentos, planes y modelos de seguridad vial y el reconocimiento de derechos al resarcimiento de la institución del daño ocasionado a los peatones como víctimas de la vía pública.

Con la presente investigación se pretende generar criterios de análisis que permita evidenciar la inadecuada aplicación de planes y controles por parte de las autoridades de tránsito y proporcionar un documento el análisis pertinente de la aplicación normativa que regula las garantías de derechos de las víctimas de accidentes de tránsito en Colombia.

## **ANÁLISIS JURÍDICO A LA FIGURA DEL PEATÓN INVOLUCRADO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN COLOMBIA.**

### **CAPITULO 1. EL PROBLEMA**

#### **1.1.Planteamiento del Problema.**

Organización Panamericana de la Salud (2016), asegura que la accidentalidad de tráfico vial es una dificultad reflejada a nivel global, por cuanto, ha generado cifras representativas de mortalidad por accidentes de tránsito, se estima que cerca de 1,2 millones de personas mueren a nivel mundial, aunque se ha venido estabilizando, pese al aumento de la población mundial y el uso de más vehículos automotores, la Organización Mundial de la Salud y la participación de los Estados Miembros que abarca un total de 178 países, en su colaboración con los asociados, promueven buenas prácticas sobre la situación de la seguridad vial, por medio de técnicas previsivas, indican, que las medidas de seguridad vial puestas en práctica, han salvado vidas humanas, pero, no ha contrarrestado en su totalidad las muertes en accidentes de tránsito.

Según informe de la Asamblea Mundial de la Salud, (2004) informa que los accidentes de tránsito vial, son declarados un problema de Salud Pública, esto conlleva, por no tenerse en cuenta, las condiciones de seguridad, la calidad idónea de los conductores, por la distracción de peatones y especialmente por el desconocimiento de las disposiciones normativas de tránsito vigentes. En otras palabras, el fenómeno de salud pública y promoción de la salud, por causa de accidentes de tránsito, debe planear y ejecutar actividades estratégicas previsivas de accidentes de tránsito y analizar los resultados en todos los sectores y actores sociales, que coadyuve con la disposición de diversas disciplinas y medios de comunicación para informar, orientar, promover, fomentar y prevenir la accidentalidad y garantizar la maximización de seguridad vial.

Asimismo, de los 1,2 millones de personas que mueren en el mundo, por causa de los accidentes de tránsito, de los cuales, el 46% de muertes son por peatones, ciclistas y motociclistas, denominados “*usuarios vulnerables de la vía pública*” se estima que, desde el año 2011, ocurren en promedio 90 accidentes diarios en Colombia, de los cuales 16 son mortales, más aún, la mortalidad por genero indica que 13 son hombre y 3 mujeres.

VargaCDiegoA (2015) afirma que el Instituto Nacional de Medicina Legal indicó la accidentalidad vial como la segunda causa de muerte violenta en el país, por cuanto, en los periodos del 2013 y 2014, estadísticamente se sistematizó el mayor número de accidentes viales. De igual modo, los actores vulnerables de accidentalidad que ocupan el primero y segundo lugar son los motociclistas con un 38% y los peatones con un 27%, según informe del Boletín de Prensa del Consejo Colombiano de Seguridad.

Paralelamente, para el periodo del 2015, reporte sistematizado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial en Colombia, los actores más vulnerables, hasta el 2017, continúan siendo los motociclista y peatones, siendo este último, el 27.7% víctimas mortales y el 21% lesionados en accidentes de tránsito, que, para el presente documento de investigación, se seleccionará específicamente a los peatones. A pesar que los motociclistas y peatones son la mayor tasa de índice de accidentalidad, es sorprendente que, de los 7371 peatones fallecidos y lesionados, el 49.2% han sido atropellados por una motocicleta, lo que se evidencia una relación problemática.

Norte de Santander no está exenta de la accidentalidad vial terrestre en Colombia, reporte del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, entre el periodo 2012 y 2013 la tasa de mortalidad originada por accidentes de tránsito terrestre aumentó en un 0.7%, en el año 2012, los norte-santandereanos ocuparon el puesto 11 en accidentalidad terrestre con el 15.52% de defunciones, mientras que en el 2013, ocuparon el 9 puesto, con el 16.74% de defunciones, según el Instituto Nacional de Medicina Legal, el aumento a nivel nacional se evidencia por el exceso de velocidad, violación de normas de tránsito para peatones, conducción bajo efectos del alcohol y mal estado de las vías; sin embargo, para el período 2014, nuestro departamento disminuyó la tasa de mortalidad en un 15.7%, y el 82.96% de lesionados en

accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, la mayor tasa de accidentalidad, se encuentra en el departamento del Cesar con un 22.92% de muertes, para el mismo periodo.

Continuando con el informe estadístico de accidentalidad de tráfico vial terrestre en el Norte de Santander, el Secretario de Tránsito Departamental, el señor, Diomar Velásquez, reporta 250 muertes para el 2016, incrementó en un 3% en comparación al año anterior, según el Secretario, el propósito para el 2018 es disminuir en un 8% la cifra de accidentalidad en nuestro departamento. Sin embargo, el Comandante de la Policía de Tránsito de Cúcuta, el señor, Félix Clavijo, señaló que, por cada 15 muertos en el año 2017, 11 defunciones son de motorizados ocasionados en accidentes de tránsito, las cifras muestran un incremento del 80%.

Las múltiples consecuencias que han originado accidentes de tránsito, se genera por disímiles causas, entre estas, como: desconocimiento de las normas, intransigencia de las normas de tránsito, principalmente exceder el límite de velocidad y conducir bajo los efectos de licor y sustancias psicoactivas, actuar con negligencia, la cual se consideran tales como: los conductores no respetan la prelación e invaden zona peatonal, las actuaciones de los peatones a la falta de prudencias como la de no mirar antes de cruzar las vías; por otra parte, otro de los fenómenos de la accidentalidad vial es causada por las autoridades públicas, al actuar u omitir en ocurrencia al daño por agentes del Estado, la falta de fomentación a las señales de tránsito que aún se desconocen su funcionalidad, la falta de estrategias previsivas que garanticen la seguridad vial a peatones, la carencia y mantenimiento de semaforización y señalización, así como el mantenimiento óptimo de la infraestructura vial.

La Seguridad Vial se define como una política del Estado colombiano y una prioridad del gobierno nacional, en consecuencia, el Ministerio de Transporte adoptó ajustes al Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2021, como lo establece inicialmente el artículo 4 de ley 769 de 2002 que asegura el cumplimiento efectivo y eficiente de las funciones asociadas a la seguridad vial, con el fin de disminuir la accidentalidad vial en Colombia. La cual, no se cumple en su totalidad, e incluso, los datos reportados en el Boletín Estadístico del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, incluye un comparativo en el primer trimestre de

2017 y 2018, donde indica un aumento del 5.41% de víctimas fallecidas en accidentes de tránsito, de los cuales, los usuarios vulnerables fallecidos entre enero y abril de 2018 asciende en 2025 víctimas fenecidas.

## **1.2. Formulación del Problema.**

¿Cuáles son las responsabilidades que se derivan en accidentes de tránsito que involucra la figura del peatón?

## **1.3. Objetivos.**

### ***1.3.1. Objetivo General.***

Analizar el marco jurídico en materia de seguridad vial, intrínsecamente a la figura del peatón involucrado en accidentes de tránsito en Colombia.

### ***1.3.2. Objetivos Específicos.***

- Estudiar los pilares estratégicos del PNSV en Colombia con base al marco jurídico en relación a la figura del peatón involucrado en accidentes de tránsito.
- Reconocer la línea jurisprudencial y sus principales variaciones frente a la protección de peatones involucrados en accidentes de tránsito en Colombia.
- Identificar las responsabilidades derivadas en accidentes de tránsito que involucran al peatón a partir de los pronunciamientos del ordenamiento jurídico en Colombia.

## **1.4. Justificación.**

El presente documento de investigación está motivado para desarrollar en un orden académico, se encuentra en marcado bajo la línea del estado social y problemas fronterizos por ser de naturaleza holística su importancia se centra en un paradigma de accidentalidad –

seguridad vial que pretende dar a conocer las variables de algunas fuente del derecho, entre la constitución, la norma y la jurisprudencia frente al fenómeno social y económico existente en la población delimitada en materia de tráfico vial que brinda resultados de victimización a peatones implicados en accidentes de tránsito terrestre en Colombia. La accidentalidad subjetiva más vulnerable después de los motociclistas, son los peatones que ha incrementado en altas tasas de mortalidad, que conlleva a un problema de salud pública.

Por lo anterior, se considera que la responsabilidad principal de esta problemática se recarga en la autoridad pública, por cuanto, las normas jurídicas en materia de tránsito, no salvaguardan la seguridad vial que conlleve taxativamente derechos a la vida e integridad personal y el espacio público a los peatones, excepto el derecho de prelación en vía de peatones, aunada a esta, la responsabilidad que se les atribuye a los conductores infractores de las normas de tránsito, aludiendo las consecuencias principales al exceso de velocidad, conducir en estado de embriaguez o algún otro tipo de sustancias psicoactivas, además, el uso de aparatos electrónicos durante la conducción que inciden en la distracción del conductor, originando la accidentalidad subjetiva.

De igual importancia, los resultados que indican la incidencia en la tasa de mortalidad a peatones por causa de los accidentes de transporte terrestre en Colombia va evolucionando, porque existen inexactitudes en la ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial actual, toda vez, que las estadísticas brindan un incremento de índice de mortalidad y lesiones fatales a usuarios vulnerables de accidentes de tránsito.

Lo que se busca es dar una respuesta concreta a través del presente documento investigativo de tipo holístico, aplicando instrumentos de matriz de análisis en algunas fuentes del derecho al fenómeno de estudio frente a las garantías jurídicas que involucra al usuario vulnerable en accidentes de tránsito la cual, no se le tutela el derecho fundamental e inviolable a la vida, en relación a los infractores que no cumplen las normas en materia vial, asociado a las falencias de señalización de tránsito y semaforización.

Pese a que, las prohibiciones en las que están incursos los peatones, no exonera la responsabilidad y conducta por desconocimiento de las normas de tránsito en contingencias de accidentalidad de tráfico vial; algunas de las alternativas que se puede contribuir a la seguridad vial, se considera en un tratamiento exclusivo en la planificación y ejecución de un sistema de seguridad vial integral sostenible que brinde una cultura y educación social a los actores subjetivos de las vías públicas, apoyado en conocimiento de normas y reglamentaciones, además, incluir campañas formativas e informativas sobre hábitos, conductas y comportamientos basado en una responsabilidad de interés social.

El Estado es garante a la protección de la integridad y del espacio público a los peatones y al amparo de los derechos fundamentales consagrados en nuestra carta magna, es por ello, que el objetivo de estudio es facilitar en el presente documento, resultados evolutivos que muestre la falta de garantías jurídicas del peatón vulnerable e involucrado en accidentes de tránsito y a su vez, sensibilizar a los actores para que la autoridad pública busque salvaguardar un sistema estratégico de seguridad vial real holístico que garanticen niveles apropiados de orden, seguridad, salubridad y comodidad pública, además, hacer efectivo los requisitos mínimos establecidos en las disposiciones normativas vigentes en materia vial en combinación con la aplicación eficaz.

## CAPÍTULO 2. MARCO REFERENCIAL

### 2.1. Antecedentes.

#### 2.1.1. Antecedentes Internacionales.

Se considera que el primer accidente de tránsito vial terrestre fue ocasionado en 1896 en Irlanda, tras caer de un vehículo con motor de vapor, en 1898 ocurrió la primera colisión fatal de un vehículo en Surrey Reino Unido, al estrellar su auto contra un árbol el empresario falleció horas después en el hospital de Croydon, por el dictamen de muerte accidental, aunque los accidentes de tránsito cobran anualmente 1,3 millones de vidas en el mundo por año, se estima que esta cifra podría ascender hasta más de 3,5 millones de defunciones en el 2030, veamos a continuación historias de accidentalidad vial en el mundo.

#### *La Seguridad Vial en la Región de las Américas*

Informes estadísticos de accidentalidad vial, reportado por la Organización Panamericana de la Salud en su artículo OPS2016, en el continente americano para el año 2013, el promedio de muertes causadas por el tráfico vial corresponde a 154.100 por cada 100.000 habitantes (15,9%), aunque está por debajo de la tasa mundial (17,4%) equivalente al 12% a escala mundial, cifras que en comparación con el 2010, aumentó en un 3%, asimismo, los resultados estadísticos en nuestro continente, expresa que la cifra más alta de accidentalidad se encuentra el Republica Dominicana en un 29,3% frente a la cifra más baja del 6% en Canadá, en términos generales, casi la mitad de los países equivalen a un 14% de accidentalidad vial.

Del mismo modo, la cifra aproximada de 154.100 defunciones ocasionadas por tránsito en el continente americano, el 45% corresponde a usuarios vulnerables de la vía pública a ciclistas con un 3%, motociclistas con un 20% y peatones con el 22%, lo que requiere la necesidad de mejorar los planes de acción de seguridad vial. En razón a ello, en el 2010 la Asamblea General de la Naciones Unidas aprobó la Resolución 64/255 el decenio de acción 2011-2020 para el Mejoramiento de la Seguridad Vial en el Mundo, por consiguiente, el 51°

Consejo Directivo de la Organización Panamericana de la Salud aprobó en septiembre de 2011 el Plan de Acción de Seguridad Vial.

Hace aproximadamente tres años, las Naciones Unidas aprobaron la agenda 2030 para el desarrollo sostenible en seguridad vial, la cual, alcanza con 17 objetivos que reemplazan los objetivos del Desarrollo del Milenio, entre ellos, resaltan: “la legislación de seguridad vial solo es efectiva cuando se combina con la aplicación eficaz”, “proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos” y “reducir al 50% el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito en el mundo para el 2020.

Los antecedentes de accidentalidad vial en las Américas reportan que la mayor tasa de violencia de tránsito se encuentra en países de ingresos medianos con un índice del 74%, mientras que, en países de ingresos altos, el reporte porcentual está en un 23%, el 1% se encuentra en países bajos, del mismo modo, la diferencia en las tasas de mortalidad entre países se sistematiza la más baja en Canadá y la más alta en República Dominicana.

República Dominicana es el país más peligroso para conducir en las Américas y el segundo en el mundo, informe suministrado por el Observatorio de Seguridad Ciudadana según el análisis de violencia vial en el mencionado país; los índices de mortalidad ocurridos por accidentes de tránsito por género en los periodos 2013 (1892 muertes) al 2016 (1989 muertes) van en aumento, con mayores defunciones en hombre que en mujeres, así lo registra La administración de la Oficina de Estadísticas y Cartografía de la Policía Nacional de los dominicanos. Sin embargo, para el periodo actual, se ha planeado una campaña con el apoyo de empresarios del país para conformar la Alianza Dominicana a Favor de la Movilidad y Seguridad Vial (AVIAL) sin el apoyo del gobierno nacional; que consiste en fomentar e informar por medio de vallas tipo mobiliarios que busca crear cultura, comportamientos y hábitos a los ciudadanos en seguridad vial.

Se concluye, con la aplicabilidad y cumplimiento de las legislaciones vigentes en materia de seguridad vial, informe de la OPS (2016) asegura que los países de la región de

las Américas, reporta que la accidentalidad se origina en los siguientes aspectos: “Conducción bajo los efectos del alcohol” que tan solo seis países cumplen con la regulación normativa, entre estos se encuentra Colombia, con criterios de mejores prácticas de la OMS, la cual se limita en  $\leq 0,05$  g/dl para la población general y  $\leq 0,02$  g/dl para jóvenes o inexpertos, de lo contrario, República Dominicana no cuenta con normas de este tipo de control; “Límites de velocidad” tanto a nivel nacional e internacional no deben superar los 50 Km/h y la posibilidad de que las autoridades locales puedan reducirlo, lamentablemente para Colombia es ausente de legislación por exceder los límites a 60Km/h, según el artículo 1 de la Ley 1239 de 2008, mientras que el República Dominicana, existe la regulación en límites de velocidad, pero, no serán modificables.

Con respecto al “Uso del casco de seguridad”, reduce casi el 40% el riesgo de morir y disminuye aproximadamente el 70% en traumatismos graves a motociclistas y pasajeros, además, el casco debe cumplir con las mejores prácticas y normas nacionales e internacionales, en Colombia no se cuenta con estas normas integrales, en cambio, existen disposiciones normativas de deberes de ciclistas y motociclistas en relación al uso del casco de seguridad, prescrito en el último inciso del artículo 94 de la Ley 769 de 2002, de modo similar se encuentra República Dominicana; Finalmente, el “Uso del cinturón de seguridad” que disminuye el riesgo de traumatismo mortal hasta en un 50% a conductores y pasajero de los asientos de adelante, y un 25% en ocupantes de los asientos traseros, la cual, Colombia cumple con la aplicación de la norma en su artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el uso del cinturón tanto para conductores, como para los pasajeros ubicados en los asientos delanteros y traseros, mientras que República Dominicana solo cuenta con la regulación de la norma en el uso del cinturón de seguridad para los asientos delanteros. En otras palabras, las altas tasas de accidentalidad vial en las Américas se originan por la falta del complemento entre la aplicación de la legislación y la aplicabilidad eficaz como se refleja en República Dominicana, siendo está la mayor violencia vial en el continente.

### ***Evolución de la Siniestralidad Vial en España***

La Fundación Mutua Madrileña y el Servicio de Estudios de la Aseguradora han analizado la evolución de siniestralidad vial en su país en los períodos comprendidos entre el

año 2010 y el 2014, se invierte la tendencia en la reducción de accidentes de tráfico en un 32,2% en los tres primeros años, mientras que en el 2014 estas cifras aumentaron en un 16,5% de defunciones y 1,8% en lesionados, es decir, que hubo descenso de accidentalidad vial, pero en siniestro aumentó en comparación al año anterior. En gran parte, el descenso de accidentes viales ha sido por la reducción del uso de vehículo por la misma crisis económica que se existe en el país.

Sin embargo, se observa actualmente la recuperación del uso de vehículos en la movilidad, lo que indica una perspectiva en el aumento del índice de siniestralidad para el futuro, de la misma manera, también influye el mayor número de vehículos antiguos con deficiencia del mantenimiento periódico.

En cuanto a los índices de accidentalidad por grupos etarios y género, se evidencia que el conductor hombre sigue causando en un 13% más que las mujeres y la franja que empeora la accidentalidad vial en el 2014 fueron los conductores de 51 – 65 años y 18 – 24 años de edad.

Por lo anterior, los grupos de investigación del presente artículo consideran algunas recomendaciones con el propósito de prevenir los accidentes de tránsito en España, entre ellos se encuentra: el hábito en la conducción disminuye la percepción del riesgo, mantener la distancia de seguridad, maniobrar adecuadamente cuando cambie de carril o adelante otro vehículo, Respetar los límites de velocidad en todo momento, hacer uso de los dispositivos de seguridad, ante y durante la conducción no ingerir ninguna droga o alcohol, ni conduzca cansado o indispuerto.

### ***2.1.2. Antecedentes Nacionales.***

La inseguridad vial en Colombia va en ascenso, en cuanto, los últimos cuatro años, las cifras de mortalidad ascienden significativamente y conlleva un problema de salud pública afectando financieramente el sistema. Llegando a este punto, se revelará a continuación los departamentos con mayor accidentalidad vial terrestre especialmente en el caso de los peatones como usuarios vulnerables de la vía pública, información procesada por el

Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en Datos nacional titulada “*Victimas fallecidas y lesionadas valoradas por el INMLCF. – Sistema de Consulta de Víctimas 2012 – 2017*”.

El departamento de Antioquia es el más inseguro del país, en relación a los accidentes de tránsito terrestre, fuente del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses informa que las cifras de mortalidad fueron un total de 290 en el 2014, 267 en el 2015 y 293 en el 2016 de defunciones a peatones involucrados en accidentes de tránsito, la cual muestra en esos tres años un índice del 15,63% frente a la población del país con mayor muertes por accidentes en el área urbana, en ese mismo tiempo y espacio, el departamento ocupó el tercer puesto de lesiones a peatones por accidentes viales con el 14,12%.

Mientras que el Departamento del Valle del Cauca se encuentra en el segundo lugar inseguro de accidentalidad vial en el país, toda vez que, en el año 2014 fueron 226, 2015 con 281 y 2016 con 264 muertes a peatones con un índice de mortalidad en los tres periodos del 15,16%, al mismo tiempo, el índice de peatones lesionados representa un 7,87%, quedando el departamento en el tercer puesto a nivel nacional en ocasión al tráfico vial terrestre.

Del mismo modo, se encuentra el distrito de Bogotá, ocupando el tercer lugar en accidentalidad vial terrestre en el país, toda vez que la fuente de expertos del INMLCF, reportan cifras de mortalidad en el 2014 de 289, 2015 en 273 y 2016 en 285 y al mismo tiempo, los índices de lesiones a causa del tráfico vial a peatones en Colombia, muestran que el distrito de Bogotá ocupa el primer puesto con un 23,96%.

Por lo anterior, es alarmante el incremento de accidentalidad vial en Colombia en los aspectos de mortalidad y peatones lesionados, asimismo, se destaca tendencias similares de accidentalidad vial hasta noviembre del año 2017, que ha dejado 1.741 peatones registrados por defunción, cifras representativa en los departamentos del Valle del Cauca, Distrito Bogotá y Cundinamarca, El Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, revela que en promedio cuatro de cada diez accidentes de tránsito vial terrestre en Colombia, dejan muertos y heridos, esto adolece por la intransigencia o desconocimiento de las normas y planes de tránsito, especialmente el límite de velocidad como la mayor causa del factor

peligro de accidentalidad. Las estadísticas reportan que los criterios en grupos etarios y género se mantiene en el rango de 20 y 34 años de edad con mayores víctimas fatales, y por cada cuatro hombre, una mujer muere en accidentes de tráfico vial; en el caso de los peatones involucrados, es grupo etario más afectado es el adulto mayor.

Por los antecedentes de accidentalidad vial en Colombia, se puede definir que los mecanismos planes y políticas del sistema de seguridad vial son ineficaces, asimismo, hay falencias en la aplicación de los instrumentos internacionales en material vial. Es inexistente la funcionalidad pública en ejercer controles que brinden garantías de prevención de siniestralidad y fallas en la conducta y comportamiento humano al deber de cuidado del peatón involucrado. El Grupo Centro de Referencia Nacional del INMLCF en su artículo informativo Seguridad Vial, un Concepto que Trasciende la Educación Vial, al concluir que la seguridad vial en Colombia requiere de un tratamiento desde la gestión previsiva del riesgo, como fundamento pilar, entre otros, el mantenimiento de carreteras urbanas y rurales a nivel nacional junto con el diseño vehicular complementado la educación vial y cultura ciudadana, con fin de contrarrestar los altos índices de mortalidad en nuestro país.

## **2.2. Marco Teórico.**

En virtud del contexto en el que se ubica el presente documento, resulta necesaria la utilización de antecedentes doctrinales como una herramienta en el desarrollo de estudio de la investigación frente al fenómeno social – económico que se evidencia en las estadísticas de mortalidad originadas por accidentes de tráfico vial que progresivamente aumenta en el mundo.

### ***Seguridad Vial, un desafío de Salud Pública en la Colombia del Siglo XXI***

Cabrera, Velásquez & Valladares (2009) afirman en relación a la tendencia global de la salud pública por lesiones originadas en accidentes viales que se proyecta en el tercer puesto para el año 2020 ha incrementado las tendencias existentes desde la década de los 90, cuando

ocupaba el noveno puesto a nivel mundial, la accidentalidad vial se establece como la segunda causa de muerte violenta en nuestro país.

Si se ha proyectado las primeras causas de la carga global de lesiones por accidentes viales y se han incurrido en deficiencias en los planes de seguridad vial como lo indican Cabrera et al. (2009, p.223), “*Entre las deficiencias identificadas en la intervención del problema se identifican fallas al adoptar estrategias basadas en la evidencia, gastos en opciones políticas fáciles de adoptar, pero inefectivas...*”. ¿Porque el Ministerio de Transporte no adopta un sistema previsivo de seguridad vial integral y sostenible que brinde garantías jurídicas y protección a los peatones involucrados en accidentes de tránsito?

Sí, el mismo Ministerio adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial con un programa central en dos dimensiones “la gestión y promoción de la seguridad vial en usuarios vulnerables” y un eje estructural que contiene programas de soporte institucional y de apoyo, además el plan se articula por tres enfoques (poblacional, determinante y gestión social), que ha sido alejada a la realidad de la problemática existente, por cuanto, la tasa de mortalidad ha aumentado progresivamente, sin mediar la proyección de lesiones originadas en accidentes viales, asimismo se sigue elevando los indicadores a falta de medidas eficaces que garanticen el derecho a la vida, a la integridad personal y el derecho a circular libremente por el territorio nacional.

### ***Seguridad Vial y Peatonal: una aproximación teórica desde la Política Pública***

Pico,González&Noreña (2011), describen la seguridad vial como un sistema social caracterizado en forma holística y dividido en dos aspectos: La educación vial y la seguridad peatonal que tiene como propósito prevalecer la vida de los peatones y el mantenimiento óptimo de la infraestructura, sin embargo, los autores, se enfocan en abordar la seguridad vial y peatonal en un modelo matriz de Haddon, dándole la importancia en una investigación que determina la causas de un accidente de tránsito y la elaboración de planes previsivos de seguridad vial.

*“El modelo permite comprender el sistema de transporte como un fenómeno dinámico en el que interviene no solo el comportamiento humano, sino otros componentes como los*

*vehículos y el entorno, los cuales se deben tener en cuenta en la génesis y secuencia de los accidentes viales.*” Pico et al. (2011, p.198). Es por ello, que la seguridad vial es un sistema social e integral que se debe abarcar tanto por los actores objetivos, como los actores subjetivos, este último hace referencia a los usuarios involucrados en accidentes de tránsito y los primeros, a las autoridades públicas, estableciendo estrategias de prevención en seguridad pública, desde la matriz de Haddon, por cuanto, se compone de tres fases, el antes, durante y después de una eventualidad causado por accidentes de tránsito, que permite identificar las modalidades de prevención existente, involucrando el factor humano, físico, la infraestructura y exposición al riesgo, con el fin de establecer un sistema de prevención de la seguridad vial con un enfoque holístico.

Cabe destacar que, en accidentes de tránsito, no siempre el responsable es el conductor infractor de las normas en la materia, toda vez, que existe la culpa exclusiva de la víctima o la falta del deber objetivo de cuidado del peatón involucrado, por esta razón, es la importancia de determinar la causa de accidentalidad que identifique componentes humanos, frente a factores de peligrosidad y riesgos y abarque aspectos temporales y espaciales, con el fin de intervenir en acciones de mejoramiento en el plan de seguridad vial.

### ***2.2.1. Organismos de Tránsito.***

Son unidades organizadas en cada ente territorial que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte de su respectiva jurisdicción y delegado por el Gobierno Nacional.

### ***2.2.2. Peatón.***

Persona que transita a pie por una vía pública. El sentido moderno de la palabra es a mediados del siglo XVI y el español forjó el adjetivo peatonal para designar las vías donde no deben circular los vehículos, pero sí los transeúntes.

### ***2.2.3. Plan Nacional de Seguridad Vial.***

Documento exigido por el Régimen Nacional de Tránsito que acredite un programa de seguridad para disminuir la accidentalidad en el País, basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial en el territorio nacional donde se determinan los objetivos, acciones y pilares estratégicos encaminado a reducir víctimas por siniestros de tránsito.

### ***2.2.4. Seguridad Vial.***

Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial. El mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas, como lo estipula la Resolución 2273 de 2014.

### ***2.2.5. Usuarios Vulnerables de la Vía Pública.***

Término que se localiza en la Resolución 2273 de 2014 y que se aplica a las personas con mayor probabilidad de sufrir lesiones graves o la muerte originados en accidentes de tránsito, principalmente aquellos sin la protección de un revestimiento exterior, a saber, los motociclistas, peatones y ciclistas. Estos dos últimos con menos probabilidad de ocasionar lesiones a otro usuario de la vía.

## **2.3. Marco Contextual.**

El presente trabajo de investigación, encuentra que la delimitación del problema es a nivel nacional, con vista referencial de los datos estadísticos de accidentalidad vial, con base a una población que se determinará a los usuarios vulnerables de la vía pública, específicamente a los peatones involucrados en accidentes de tránsito terrestre, teniendo en cuenta los grupos etarios y por género, por un lado, por otro, se determinará por la aplicabilidad y funcionalidad de las autoridades y organismos de tránsito.

El ámbito a la dimensión temporal, tiene un alcance entre el año 2014 y el 2018, con base a los indicadores de mortalidad y peatones lesionados causados por los accidentes de tránsito en Colombia, información recolectada por las fuentes veraces y disponibles en el país.

Las técnicas de aplicación a la investigación, serán las matrices de análisis de algunas fuentes del derecho, tales como: La constitución, Legislación y la Jurisprudencia, igualmente la entrevista a expertos en materia vial, que tiene como objeto, determinar un resultado explicativo frente al fenómeno de estudio.

## **2.4. Marco Legal.**

### ***2.4.1. Instrumentos Internacionales.***

Los Estados contratantes han establecido normas similares en seguridad de la circulación internacional por medio del Convenio sobre la Circulación Vial del 19 de septiembre de 1949 emitido por la Organización de las Naciones Unidas, que garantiza estrategias previsivas de toda conducta que originen perjuicios a los usuarios vulnerables de la vía pública, como lo indica el artículo séptimo del convenio, que reza así: “Todos los conductores, peatones y demás usuarios de la carretera, deberán obrar de tal modo que no constituyan peligro u obstáculo para la circulación y de evitar toda conducta que pueda causar daño a las personas o a la propiedad pública o privada”.

Del mismo modo, La Asamblea General de las Naciones Unidas, ha emitido la Resolución 64/255 del 10 de mayo de 2010, en el mejoramiento de la Seguridad Vial en el Mundo, la cual recomienda a los estados signatarios a la importancia de la presentación de informes en materia de seguridad vial en el mundo, así lo menciona taxativamente el inciso 5° de la Resolución, “*Subrayando* la importancia de que los Estados Miembros sigan utilizando el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* como marco de las medidas en materia de seguridad vial y aplicando sus recomendaciones según proceda, para lo cual han de prestar especial atención a los principales factores de riesgo establecidos, incluidas la no utilización de cinturones de seguridad y dispositivos

protectores para niños, la no utilización de cascos, la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas, la velocidad inadecuada y excesiva y la falta de infraestructura apropiada, así como reforzar la gestión de la seguridad vial, prestar especial atención también a las necesidades de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, como los peatones, los ciclistas y los motociclistas, y los usuarios de medios de transporte público peligrosos, y mejorar la atención que reciben las víctimas de colisiones en las vías de tránsito”.

#### **2.4.2. Marco Constitucional.**

El Estado Colombiano es garante de la efectividad de los principios, derechos y deberes, que para el caso en concreto en materia de seguridad vial, le corresponde a los organismos y autoridades públicas garantizar la protección de los usuarios vulnerable de las vías públicas, es así que La asamblea Nacional constituyente lo describe en el artículo segundo de la Carta Magna de 1991, la cual reza: “Son Fines Esenciales Del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución;... Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares”.

Asimismo, en el artículo 24, de la Constitución Política de Colombia de 1991, garantiza el derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él y a permanecer y residenciarse en Colombia.

#### **2.4.3. Marco Jurídico/Legal.**

Se da mención a las normas en discusión al presente documento de investigación que estipula reglamentar en términos generales al Régimen Nacional de Tránsito Terrestre en Colombia. Posteriormente se hará referencia a las normas estipuladas en materia vial y el Plan Nacional de Seguridad Vial para determinar las variantes entre esta y la aplicabilidad de las normas y planes que emite el gobierno nacional, en relación a los principios, derechos y garantías que brinda el Estado colombiano, especialmente a los peatones involucrados en accidentes de tránsito.

El Seguro de accidentes de tránsito es obligatorio para todos los vehículos automotores que transite por el territorio colombiano, asimismo, las aseguradoras destinarán el 3% de las primas que recauden anualmente por concepto del SOAT, a la constitución de un fondo administrado por ellas para la realización conjunta de campañas de prevención vial nacional, en coordinación con las entidades estatales que adelanten programas en tal sentido, como lo consagra el artículo 244 de la Ley 100 de 1993, emitida por el Congreso de la República de Colombia, Sobre el funcionamiento del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, que tiene como fin garantizar la realización de campañas preventivas para la seguridad vial en Colombia.

El Congreso de la República, ha emitido por medio de la Ley 105 de 1993, el Sistema Nacional de Transporte que tiene como fin, garantizar principios fundamentales en materia de tránsito y transporte terrestre, estipulados en el artículo segundo que reza taxativamente,

**“Principios Fundamentales”**

**a. De la soberanía del pueblo:** La soberanía reside exclusivamente en el pueblo, del cual emana el poder público. El pueblo la ejerce en forma directa por medio de sus representantes, en los términos que la Constitución establece. Corresponde al Estado garantizar la soberanía completa y exclusiva sobre el territorio, el espacio aéreo y el mar territorial.

**b. De la intervención del Estado:** Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

**c. De la libre circulación:** De conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley...

**d. De la integración nacional e internacional:** El transporte es elemento básico para la unidad Nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano y para la expansión de los intercambios internacionales del País.

**e. De la Seguridad:** La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.

Del mismo modo es responsabilidad de la Policía Nacional de Tránsito, ejercer los controles correspondientes a su funcionalidad institucional que tiene como propósito velar por el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte, por la seguridad de las

personas y cosas en las vías públicas. Las funciones de la Policía de Tránsito serán de carácter preventivo, de asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías de carácter sancionatorio para quienes infrinjan las normas, como lo estipula el artículo 8° ibídem.

El Presidente de la República de Colombia, ha sancionado el Decreto 663 de 1993, por la cual establece el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, que estipula en la parte sexta capítulo 4° sobre el Régimen del Seguro Obligatorio de daños corporales causados a las personas víctimas en accidentes de tránsito, la cual, garantiza el resarcimiento del daño al pago indemnizatorio a favor de la víctima o beneficiarios en caso de muerte por consecuencia a los daños materiales y morales causados en accidentes de tránsito.

El Congreso de la República ha creado el Estatuto Nacional de Transporte, que tiene como prioridad esencial, asegurar la protección de los usuarios vulnerables de la vía pública, como los describe el artículo segundo de la Ley 336 de 1996.

Es un derecho fundamental circular libremente por el territorio nacional con sus respectivas limitaciones que trae colación las Ley 769 de 2002, emitida por el Congreso de la República la cual establece el Régimen Nacional de Tránsito, que tiene una aplicación y principios establecidos en el artículo primero, que reza así: “Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código.

Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

Asimismo, los artículos 57 y 59 *ibídem* establece la circulación peatonal y limitación a peatones especiales la cual podrán transitar por fuera de las vías públicas destinadas al tránsito vehicular, cruzar una vía vehicular respetando las señales de tránsito y al cuidado que no existir peligro alguno, en el caso de los peatones especiales se debe cruzar las vías acompañados por personas mayores a dieciséis años de edad. Son peatones especiales, los siguientes: las personas que padezcan de trastornos mentales permanentes o transitorios, que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos, los invidentes, sordomudos, salvo que su capacitación o entrenamiento o la utilización de ayudas o aparatos ortopédicos los habiliten para cruzar las vías por sí mismos, los menores de seis (6) años, el adulto mayor, y todas aquellas personas con limitación de cruzar vías públicas por su propia cuenta.

Sin embargo, el artículo 58 *ibídem*, establece algunas limitaciones a los peatones, la cual, su incumplimiento le acarreará sanciones, este artículo fue modificado por el art. 8, Ley 1811 de 2016, que dice taxativamente así: “Los peatones no podrán: Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares; Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito; Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre los guardavías del ferrocarril; Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido; Remolcarse de vehículos en movimiento; Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física; Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales; Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de

doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea; Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando; Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas. **Parágrafo 1°**. Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, éstos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello. **Parágrafo 2°**. Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta. Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

Con el recaudo por concepto de multas, sanciones e infracciones de tránsito, se destinará de conformidad con las normas presupuestales respectivas a planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial, excepto en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios y los particulares en quienes se delegue y participen en la administración, liquidación, recaudo y distribución de las multas. Así lo prescribe el artículo 160 ibídem.

Es de suma importancia, mencionar en el presente documento, las disposiciones normativas sobre responsabilidad y competencia de agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial, es por ello, que el Consejo de la República de Colombia ha emitido la Ley 1310 de 2009, que en su artículo tercero, describe el profesionalismo de los agentes de tránsito así: “La actividad de Agente de Tránsito y Transporte es una profesión y como tal deberán recibir una formación académica integral acorde con su rango que permita una promoción profesional, cultural y social, con acento en la instrucción ética, moral, física, ecológica, de liderazgo y de servicio comunitario.

Para efectos de la formación técnica en la materia, exigida para desempeñarse como autoridad de tránsito y transporte, los organismos de tránsito con jurisdicción en las capitales de departamento podrán crear escuelas no formales encargadas de dicha formación

académica, cumpliendo con el pensum reglamentado por el Ministerio de Transporte o en su defecto para esta capacitación o la tecnológica se contratará con Universidades Públicas reconocidas”.

Las funciones generales establecidas en el artículo 5° a los cuerpos de agentes de tránsito y transporte de las Entidades Territoriales están instituidos para velar por el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte y garantizar la libre locomoción de todos los ciudadanos y ejercer de manera permanente, las funciones de:

***Policía Judicial.*** Respecto a los hechos punibles de competencia de las autoridades de tránsito de acuerdo al Código de Procedimiento Penal y Código Nacional de Tránsito.

***Educativa.*** A través de orientar, capacitar y crear cultura en la comunidad respecto a las normas de tránsito y transporte.

***Preventiva.*** De la comisión de infracciones o contravenciones, regulando la circulación vehicular y peatonal, vigilando, controlando e interviniendo en el cumplimiento de los procedimientos técnicos, misionales y jurídicos de las normas de tránsito.

***Solidaridad.*** Entre los cuerpos de agentes de tránsito y transporte, la comunidad y demás autoridades.

***Vigilancia cívica.*** De protección de los recursos naturales relacionados con la calidad del medio ambiente y la ecología, en los ámbitos urbanos y rurales contenidos en las actuales normas ambientales y de tránsito y transporte.

La formación del comportamiento humano de seguridad en la vía es una norma emitida por el Congreso de la República de Colombia a través de la Ley 1503 de 2011, por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía, que tiene el propósito definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas tal formación y, en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, de tal manera que:

a) Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos;

b) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial;

c) Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible;

d) Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas;

e) Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía.

Asimismo, son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros, como los prescribe el artículo segundo de la Ley 1503 de 2011.

Como gestión institucional, el Congreso de la República ha emitido Ley 1702 de 2013, con el fin de crearse la Agencia Nacional de Seguridad Vial como una Unidad Administrativa Especial, entidad descentralizada, del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.

El Estado colombiano garantiza a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial el cumplimiento de los objetivos de las políticas de seguridad vial para el todo el territorio

nacional. Siendo esta, la autoridad competente que ha establecido el Plan Estratégico vial diseñado por el equipo observatorio nacional de seguridad vial.

Por lo anterior, se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial y se amplía su vigencia al período 2021, según Resolución 2273 de 2014 emitida por el Ministerio de Transporte en su función de autoridad máxima, que tiene el objetivo de reducir el número de víctimas fatales en un 26% por accidentes de tránsito a nivel nacional para el año 2021, dado al cumplimiento de los pilares estratégicos del Plan.

De igual forma, El Presidente de la República de Colombia, sanciona el Decreto 787 de 2015, con el fin de establecer las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, asimismo, le corresponde a esta autoridad competente a desarrollar y cumplir el objeto y las funciones señaladas en la Ley 1702 de 2013.

Para mejorar las condiciones de seguridad en pasos nacionales, el Congreso de la República de Colombia ha creado el Plan Nacional de Desarrollo 2014 – 2018, que a través de la Ley 1753 de 2015 en el artículo 263, se pretende el fortalecimiento en seguridad de carreteras, inversión que se destinará con recursos percibidos por concepto de multas y sanciones de infracciones de tránsito, de conformidad con el artículo 160 de la Ley 769 de 2002, a través de convenios con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para realizar acciones e inversiones en el mejoramiento de la seguridad de estos, que podrá extenderse a la vigilancia y control mediante la inclusión de recursos tecnológicos y de iluminación, que puede ser con el uso de energías alternativas, todo lo cual será reglamentado por el Ministerio de Transporte.

Con el fin de mejorar las acciones en materia de seguridad vial, El Congreso de la República de Colombia ha creado el Código Nacional de Policía y Convivencia a través de la Ley 1801 de 2016, con el fin de garantizar principios fundamentales como es la protección de la vida y respeto a la dignidad humana, como lo describe el artículo octavo. Asimismo, se estipula el derecho de prelación a peatones y ciclistas en el artículo 141 ibídem, que tácitamente reza: “La presencia de peatones y ciclistas en las vías y zonas para ellos

diseñadas, les otorgarán prelación, excepto sobre vías férreas, autopistas y vías arterias, de conformidad con lo establecido en el artículo 105 de la Ley 769 de 2002. En todo caso, los peatones y ciclistas deben respetar las señales de tránsito. Las autoridades velarán por sistemas de movilidad multimodal que privilegien el interés general y el ambiente.

En razón a este derecho de vía preferente, los demás vehículos respetarán al ciclista. Serán por tanto especialmente cuidadosos y atentos frente a su desplazamiento, evitarán cualquier acción que implique arrinconar u obstaculizar su movilidad, y le darán prelación en los cruces viales”.

#### ***2.4.4. Marco Jurisprudencial.***

Las sentencias seleccionadas se les realizará un análisis desde la perspectiva en las disposiciones normativas vigentes en materia de seguridad vial y principalmente en la Constitución Política de Colombia de 1991, la cual, es Estado es garante en la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en el artículo 2 ibídem, y a la protección de los derechos constitucionales a todos los asociados residentes en Colombia, es decir, que a través del contenido de la norma de normas se cuenta con la protección y el aseguramiento de los derechos fundamentales; igualmente, se pretende con la línea jurisprudencial analizar y explicar el amparo y las garantías de la figura del peatón involucrado en accidentes de tránsito y sus variaciones.

A continuación, se sintetizará las sentencias definitivas y se incumbirán en el presente estudio de investigación, frente al fenómeno de accidentalidad, originado por el tráfico vial terrestre en Colombia:

Los principios de Igualdad ante las Cargas Públicas, Principio de Lealtad Procesal, Principio de la Sana Crítica, invocados en la sentencia 25000-23-26-000-2000-02309-01, de enero 22 de 2014, Sala Plena Contenciosa Administrativa, Sección Tercera, la cual, en solicitud a la reparación directa por la actora Olga Lucia González, contra el Ministerio de Defensa, Policía Nacional, a fin de que se le reconozca el resarcimiento del daño ocasionado

en accidente de tránsito fue causado por dos patrulleros de la Policía Nacional, portando su uniforme y conducía por las vías de Bogotá una motocicleta particular de propiedad de Tomas Alfredo Romero Tovar, llevaba de parrillero al agente José Niño Vega, la cual colisionó a la transeúnte Olga Lucia González Orjuela, encontrándose esta con seis meses de gestación, dejó como resultado a la actora, lesiones de gravedad con secuelas de un Trauma Cráneo Encefálico y politraumatismo, e incapacidad permanente con una disminución del 76% de su capacidad laboral, además, sufrió la pérdida de su hija por nacer.

Demanda que se allegó con conocimiento al Tribunal Administrativo de Cundinamarca, la cual negó las pretensiones de la actora, al proferir sentencia; toda vez, que la demandante invoca la acción de reparación directa a cargo de la nación – Ministerio de Defensa – Policía Nacional; si bien es cierto, que los responsables del daño antijurídico son dos funcionarios de la Policía Nacional, este no fue cometido por los agentes estatales en desarrollo de una actividad propia del servicio, ni con vehículos de propiedad del Estado, es decir, aunque los agentes vestían el uniforme, no se encontraban laborando en su momento.

Es por ello que la parte actora procede a la apelación ante el consejo de Estado, aludiendo que existieron fallas en la prestación del servicio del agente de la Policía Nacional, causado por la acción de la autoridad pública. Las consideraciones de la Honorable magistrada del Consejo de Estado se analizan en los criterios de Responsabilidad Extracontractual de Estado, El caso en concreto a las pruebas simples que allegaron en el proceso y el Daño Antijurídico; determinando que los argumentos planteados en el recurso de apelación no están llamados a prosperar, al confirma la decisión del Tribunal Administrativo de Cundinamarca por cuanto el daño antijurídico, fue causado por falta del deber de cuidado y prudencia del funcionario de la Policía Nacional en el ámbito de su vida privada, de manera que, el agente no se encontraba prestando sus servicio en el momento de los hechos.

El Tribunal Contencioso Administrativo del Cauca, se ha pronunciado de la acción de reparación directa en expediente N°19001-33-31-007-2012-00203-01 de fecha 14 de agosto de 2014 contra Ministerio de defensa – Policía Nacional, demanda interpuesta por la parte

actora, Elsa Milena Hernández, la cual, se basa en los siguientes hechos, En el Barrio Alfonso López de Popayán, el señor Fabián Andrés Muñoz Hernández antes de terminar de cruzar la calle fue arrollado por un vehículo de la Policía Nacional, causado por el agente Franziner Beltrán Giraldo, que posteriormente se dirige al su puesto de Policía y narra que la persona que arrolló se encontraba con él en medio de una persecución por un presunto hurto a lo que su actuar lo lleva a arrollarlo para disminuir la conducta policial y lograr la respectiva aprehensión.

Con base a los hechos en el escrito de la demanda, solicita que se Declare la Responsabilidad de la Policía Nacional y que le sea indemnizados los daños causado por el agente de la policía, la cual le ocasionó perjuicios físicos, materiales y morales, estos dos (02) últimos también para su progenitora y sus abuelos. La Policía Nacional invoca la excepción de culpa exclusiva de la víctima, alegando que los hechos son causados por la comisión de dos delitos por parte del accionante y que el actuar del Agente de la Policía Nacional no se le deberá asumir ningún tipo de Responsabilidad, puesto que Fabián Andrés Muñoz fue quien se arrojó al vehículo para lesionarse a sí mismo como una conducta Temeraria para no enfrentar cargos que se le imputaría.

Por lo anterior, la decisión en primera instancia acepta la excepción propuesta por el extremo pasivo argumentando que hubo negligencia del accionante, faltó al deber objetivo de cuidado, falta de inobservancia a ambos carriles para reducir el peligro y poner en riesgo su vida, además hace mención a: *“Al respecto, dijo que cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo. Además, señaló que existen prohibiciones al peatón, descritas en ley, entre las que se encuentran i) invadir la zona destinada a tránsito de vehículos ii) colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido y iii) actuar de manera que ponga en peligro su integridad física, las cuales fueron desconocidas por Fabián Andrés Muñoz Hernández”*.

La parte actora, procede al recurso de apelación invocando la falta de valoración probatoria y los hechos desvirtuados del Aquo, por cuanto menciona en el recurso *“También*

*señala el error en la afirmación del Juzgado acerca de que los hechos se desarrollaron sobre la carrera 6ta, entre las calles 14 y 15, cuando el lugar preciso de los hechos fue la calle 15 entre las carreras 5ta y 6ta, con lo que además de cambiar el escenario de los hechos, deja de lado muchos detalles previos, concomitantes y posteriores a la ocurrencia de los mismos.”*

El Tribunal Contencioso Administrativo del Cauca, analizar y decide desestimar el argumento del A quo pues en este caso el daño antijurídico sufrido por la parte demandada debe ser indemnizado y por ende se declara la responsabilidad exclusiva de la entidad demandada, en tanto la conducta del agente de policía que conducía el automotor que arrolló a Fabián Andrés Muñoz Hernández resulta desproporcionada respecto de los hechos que dieron motivo al operativo para dar con su captura por la comisión de dos presuntos delitos. El Tribunal se pronuncia en la existencia de la falla en el servicio por exceso de la fuerza pública, que de manera desproporcionada, desatendiendo la necesidad y razonabilidad que deben inspirar todo procedimiento policial, como del que fue objeto Fabián Andrés Muñoz Hernández.

Frente al análisis de estudio, en la figura del peatón involucrado en accidente de tránsito, si el Estado brindó la garantía jurídica en el presente caso, por medio de la administración de justicia, se identifica que el Juzgado de Primera Instancia hace un equívoco análisis Jurídico, si bien es cierto, que los Procesos se sopesan con el Material Probatorio, el A quo no lo tuvo en cuenta, solo bastó declarar la culpa exclusiva de la víctima por una presunta falta al deber objetivo de cuidado.

El material probatorio siempre tuvo relevancia en el proceso en cuanto a la prueba testimonial practicada que se desprende de la declaración del testigo presencial de los hechos, quien manifestó que el conductor de la patrulla realizó un movimiento brusco para dirigir el vehículo en contra de Fabián Andrés Muñoz Hernández y el precedente que fue un proceso penal por el delito de Lesiones Culposas en contra del Agente, prueba que se allegó con copia autentica, ambas pruebas no fueron tenidas en cuenta por el Juez de Primera.

Por otra parte, el juez de primera instancia, no hizo un análisis del actuar del Agente de la Policía Nacional, así el Juzgado haya aceptado los hechos de la contestación de la demanda que implica al accionante por la comisión de los delitos y que por ende, dicho agente haya optado por arrollarlo, es una actuar del servicio de forma desproporcional, puesto a que si se hubiesen acreditado esos hechos, tampoco es justificable el Accidente, la desproporción también se refleja en que el accionante era un peatón y el agente conducía un vehículo de la Fuerza Pública, es una conducta de alta peligrosidad.

La administración de justicia, mediante el Consejo de Estado, Sala Plena Contenciosa Administrativa, Sección Tercera, en sentencia N°66001-23-31-000-2003-00748-01 de fecha 24 de febrero de 2016, la cual se solicita la Reparación Directa por la actora Ana Graciela González en contra del Municipio de Pereira por el accidente de tránsito que le ocasionó la muerte a la transeúnte Marleny Álzate González fue ocasionado, al ser arrollada por el motociclista Elkin Johan Zapata que conducía en exceso de velocidad en zona escolar en el municipio de Pereira, el veintiuno (21) de febrero de 2003. Acción en derecho con conocimiento que se corre traslado al Juzgado Segundo Penal del Circuito de Pereira, el juez profirió sentencia, la cual, condenó al señor Zapata a 21 meses de prisión, multa de 17.5 smlmv y la privación del derecho de conducir por el término de tres (3) años, por demostrarse a través del material probatorio y testimonios que existió exceso de velocidad en zona escolar que causo la ocurrencia de la muerte por violar el deber objetivo de cuidado.

Del mismo modo, los actores impetran demanda en contra del municipio de Pereira, con base a la acción de reparación directa, aludiendo la omisión de la administración del deber de construcción de la vía pública, toda vez, que, en el lugar de los hechos, la occisa y su hermana transitaron por la vía vehicular por la falta de calzada o anden para peatones, sin embargo, al pronunciarse el municipio, ésta llamo en garantía a la Previsora S.A., la compañía de seguros, contestó a las pretensiones, oponiéndose y propuso las excepciones de culpa exclusiva de la víctima por la inexistencia del nexo causal entre el daño y los hechos imputados al municipio. En cuanto a la oposición del municipio, se defendió señalando que la administración no es la causa determinante para la ocurrencia de la muerte de la transeúnte, los hechos no ocurrieron en el desarrollo de las actividades propias de la administración

pública, sino por un tercero. Bajo los alegatos de conclusión por las partes, el juez se pronuncia en sentencia, absolviendo de responsabilidad al municipio de Pereira y a la compañía de seguros la Previsora S.A.

La parte actora impugna la sentencia en primera instancia ante el Tribunal Administrativo de Risaralda, por medio de la cual, se pronuncia en la decisión, que se declare la responsabilidad administrativa al municipio de Pereira, se condene a pagar a dos de los ocho demandantes por falta de legitimación en la causa por activa y exoneró a la Previsora S.A., de toda responsabilidad.

Es por ello que las partes invocan el recurso de apelación contra la decisión del Tribunal Administrativo de Risaralda, cabe recalcar que, el Consejo de Estado conoce de procesos de reparación directa con vocación de segunda instancia de sentencias dictadas por tribunales cuando la pretensión supera de 500 SMLMV al año 2003. El Municipio impugna, señalando que el tribunal aceptó que la causa del daño antijurídico fue del conductor de la motocicleta que arrolló a la víctima al conducir en exceso de velocidad, pero, aludió la responsabilidad al municipio por no construir la acera en la vía; La parte actora impugnó la decisión al considerar que son incorrectos, inexactos, inequitativos y desactualizados algunos numerales del fallo y en su lugar se acceda a todas sus pretensiones.

La Sección Tercera del Consejo de Estado, en sus consideraciones, evalúan la caducidad de la acción, la cual se encuentra dentro de los términos legales según numeral 8 del artículo 136 del CCA; en cuanto a la legitimación en la causa, concluye la sala, la existencia del vínculo de consanguinidad entre la occisa y los demandantes, por la presentación del material probatorio, le asiste legitimación en la causa por activa y por pasiva; ahora bien, la sala se pronuncia en el criterio del deber del municipio de construir andenes o pasos peatonales en zonas residenciales, que para este caso, el hecho que causo el daño se produjo por la ausencia en su deber de mantenimiento de las vías, omisión determinante en la producción del daño alegado por la parte actora; El análisis de responsabilidad patrimonial de la parte demandada frente al caso en concreto, no resulta imputable al municipio de Pereira, está plenamente comprobada la conducta del señor Zapata por la irresponsabilidad

con que el encausado desempeña la actividad de conducir sin el deber objetivo de cuidado pasando por alto las señalizaciones de seguridad de los usuarios vulnerables de la vía pública.

El Juzgado Quinto Administrativo Oral del Circuito de Cartagena en sentencia N°049 del siete (7) d marzo de 2016, ha decidido por la acción de reparación directa interpuesta por la parte actora señor Luis Manuel Murillo contra el Ministerio de Transporte INVIAS, por el accidente de tránsito que le ocasionó la muerte al menor y transeúnte Eduardo Rafael Murillo Catalán, al ser arrollado por una camioneta que conducía a alta velocidad, pero dentro de lo permitido por considerarse una vía nacional en el municipio de El Carmen de Bolívar, el veintitrés (23) de agosto de 2011. Acción en derecho con conocimiento que se aportó al mencionado juzgado administrativo, el juez profirió sentencia, la cual, absuelve al extremo pasivo por considerarse falta de legitimación en la causa frente a INVIAS, pero tanto a la motivación de la sentencia como en el fallo, el funcionario judicial no hace pronunciamiento alguno del MINISTERIO DE TRANSPORTE, luego de que éste último en la oportunidad correspondiente al segundo despacho saneador alegara que no hace parte de sus funciones el tener que señalar las vías, ni el mantenimiento de las mismas.

El despacho como planteamiento del problema jurídico resalta tres (03) aspectos muy importantes que son, (i) la responsabilidad del Estado por acción u omisión de las entidades públicas, (ii) la doctrina especificando en sentido etimológico el daño, el hecho dañino y el nexo causal y (iii) la estructura normativa que regula lo alegado por la parte demandante.

Desde la responsabilidad del estado, se rige por la norma de normas en su artículo 90, en el estudio doctrinal coloca de presente algunos términos que se adecuan a la situación fáctica y doctrina específica que reza la señalización de las vías públicas y frente a la estructura normativa (que es considerado lo más importante para el grupo de estudio en el presente caso) encontramos en el Código de Tránsito, específicamente en los artículos 115 y 120 que éstos son contrarios a la defensa técnica ejercida por el postulado dentro del segundo despacho saneador para ello se considerará sumamente importante traer a colación éstos dos (02) artículos, “**Artículo 115. Reglamentación de las Señales.** El Ministerio de Transporte diseñará y definirá las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás

*características que estime conveniente. Estas señales serán de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional. (...) y Artículo 120. Colocación de Resaltos en la Vía Pública. Los Alcaldes o las Secretarías de Tránsito donde existan podrán colocar reductores de velocidad o resaltos en las zonas que presenten alto riesgo de accidentalidad”.*

Recordando lo expuesto por el Ministerio de Transporte en la contestación de la demanda frente a la ausencia de responsabilidad por que no estaba dentro de sus funciones el tener que señalar las vías ni el del mantenimiento de las mismas, se encuentra que en el artículo 115 del Código de Tránsito anteriormente descrito, trae inmersa tal responsabilidad, aunado a esto, en el artículo 120 ibídem, se encuentra que no es una obligación normativa colocar reductores de velocidad o resaltos en las zonas que presenten alto riesgo de accidentalidad ya que la palabra subrayada le da una connotación discrecional a los alcaldes o secretarías de tránsito.

En este orden de ideas, el Despacho en fallo judicial absuelve al extremo pasivo (sin motivar la sentencia respecto de la actuación por omisión del Ministerio de transporte), considerando que el día del hecho, la vía donde se ocasionó el accidente no se encontraba a cargo de INVIAS sino de otra entidad pública y/o particular, concluyendo así el perfeccionamiento de una falta de la legitimación en la causa por pasiva y condenando en costas a la parte actora.

Se realiza una variación a la línea jurisprudencial en materia vial, frente a las garantías jurídicas que brinda el funcionario judicial donde se evidencia la irrisoria protección de los derechos constitucionales frente al resarcimiento de los perjuicios en la institución de daño a los usuarios involucrados en accidentes de tránsito vial terrestre. Es concebible el no reconocimiento de la responsabilidad estatal, toda vez que el accidente vial no se haya realizado dentro de la prestación de servicios de los funcionarios públicos, o con los equipos y vehículos de las instituciones públicas, pero, cuál sería la situación futura de la protección y garantías al peatón con bajos recursos económico, sin el ejercicio de su trabajo y sin educación, En el caso de un usuario vulnerable que le haya dejado un diagnóstico con traumas

y que haya perdido más del 50% de la capacidad física para laborar por causa de un accidente de tránsito?

Pues bien, he ahí el problema más grave que se genera por la falta previsiva del sistema de seguridad vial en el país, que si bien es cierto, cuando existen fallas en el servicio de la función pública y causen perjuicios en ocasión a un accidente de tránsito, se les protege del reconocimiento y pago al derecho de la indemnización por el daño causado, entonces no se les protege cuando existiere falta del deber objetivo de cuidado por parte del peatón o culpa exclusiva de la víctima, es aquí donde se evidencia un sistema de seguridad vial ineficaz. Además, entra en controversia el artículo 120 del código de tránsito al dejar al libre albedrío a los funcionarios de la administración pública y entes territoriales la seguridad en los reductores de velocidad, que, si en es un factor de riesgo, la falta de estos reductores y que trascendentalmente han ocasionado perjuicios materiales e inmateriales y en algunos casos irremediables a los peatones.

Más allá de la indemnización del daño en favor de los peatones involucrados en accidentes de tránsito terrestre, el Estado debe ser garante en acciones y planes de un sistema de Seguridad Vial integral de prevención que permita reducir las tasas de mortalidad en Colombia.

En el ejercicio de sus competencia constitucionales y legales, la Corte Constitucional escoge para efectos de revisión la Tutela 634 de 2017 instaurada el 2 de diciembre de 2016 en Juzgado 9° Civil Municipal de Ejecución de Medellín, incoada de manera oficiosa por la señora Piedad Cecilia Gómez Penagos compañera permanente de Eliazar Montoya Cortes contra PORVENIR S.A. La Sala Sexta de Revisión conformada por el magistrado José Fernando Reyes Cuartas y habiendo hecho un proyecto el cual no fue aprobados por el resto de magistrados que componen la sala, dicha revisión de tutela y expediente fue enviada por Secretaria General de la Corte Constitucional a la magistrada ponente Cristina Pardo Schlesinger el cual, entran a estudiar razones y fundamentos por las cuales fue declarada improcedente la respectiva tutela.

Según el Juzgado 9° Civil Municipal de Ejecución de Medellín en sentencia del 15 de diciembre de 2016, declaró improcedente el amparo invocado teniendo en cuenta que las pretensiones son económicas y que existe otro mecanismo para tal controversia y que se debe tramitar por justicia ordinaria, igualmente fue enfático, cuando sostiene que no se probó un perjuicio irremediable inminente siendo este el caso para dar trámite el amparo de los derechos constitucionales de la parte actora.

En procura y de manera de recaudar pruebas suficientes para la revisión, solicita al agente oficioso, señora Gómez Penagos, que allegue prueba de ser compañera permanente del señor Montoya Cortes, vincular al Juzgado 6° Laboral del Circuito de Medellín solicitando copia íntegra del expediente con radicado 2016-1173. Además, solicita pronunciamiento por parte de Porvenir S.A., por concepto de los hechos de la presente acción de tutela, enviar copia de la historia laboral del señor Eleazar Montoya y allegar el cálculo individualizado de las semanas cotizadas por el señor Eleazar Montoya Cortés.

Ahora bien, con el fin de analizar el caos en concreto, la sala requiere un informe del proceso que se cursa en el Juzgado 17 Laboral del Circuito de Medellín. Quien, en respuesta se recibe: la Declaración Convivencia Extraprocesal dando juramento de la constitución de la Unión Marital De Hecho del actor y agente oficioso, por más de 16 años, sin hijos, con testigos dando fe de que la unión es de lecho, hecho y techo.

Los despachos judiciales Juzgado 6° laboral del circuito de Medellín y el Juzgado 17 laboral del circuito de Medellín vinculados, dieron respuesta y demostraron que el actor solo constituía fines económicos, puesto que con una pérdida de capacidad laboral de un 91% le imposibilita continuar con el pago de seguridad social y su propio sustento, el grado de vulnerabilidad en la presente acción es evidente, más aún, dentro de sus pretensiones, solicitó que se declare la interdicción por su discapacidad. Mientras que el Juzgado 9° civil municipal de ejecución de Medellín envía a la Sala, copia del expediente declarando improcedente la Acción de Tutela y el resumen todo lo anterior antes expuesto desde un inicio.

Asimismo, Porvenir S.A, responde lo siguiente: “no se encontró en el sistema solicitud alguna en cabeza del señor Eleazar Montoya, “Porvenir S.A. procedió a desplegar el actuar administrativo correspondiente y las validaciones del caso, asignando el seis (6) de septiembre de 2017, a fin de que proceda a radicar la respectiva reclamación pensional en la Oficina de la administradora en el municipio de el Poblado”, lo cual fue notificado a la accionante en debida forma”.

En aras de concluir y verificar si realmente se garantizan derechos constitucionales del señor Montoya Cortes, vía telefónica se verificó que su compañera permanente, no fue atendida en la fecha asignada, es decir, el 6 de septiembre de 2017, por no encontrarse cita programada para ella, que por tal razón la reprograman para el 22 de septiembre del mismo año, siendo atendida y recibíendole la solicitud con sus respectivos anexos, que quiso radicar el 2 de diciembre de 2016 (nueve meses después), pruebas de ley que avalan para la Pensión De Invalidez debido a la pérdida de capacidad laboral producto del accidente de tránsito ocurrido el 13 de febrero de 2014, con fecha de estructura 15 de febrero de 2015, habiendo cumplido los requisitos que exige la Ley 100 de 1993, modificada por Ley 860 de 2003.

En concordancia con la Corte Constitucional tanto el Juzgado que consideró improcedente la Acción de Tutela y Porvenir S.A., sí, vulneraron los derechos constitucionales del señor Montoya Cortes, que no se configura existencia de una carencia actual de objeto por hecho superado, por el contrario, la violación de sus derechos, es de tracto sucesivo, es decir se mantiene en el tiempo, el no recibir los documentos y la solicitud desde su inicio, causó detrimento económico, la Sala, se pronuncia en la negligencia de Porvenir S.A, en un actuar determinable, cuando se comprueba por vía telefónica que la cita fue reprogramada y atendida la respectiva solicitud hasta el 22 de septiembre de 2017, igualmente sucedió con los despachos laborales debido al saturado Sistema Judicial podría tomarse años en fallar en virtud de la seguridad social.

La Sala denegó decisión del Aquo y reconoce la Acción de Tutela, como mecanismo definitivo debido a las condiciones del accionante señor Montoya Cortes, y cumple los requisitos de subsidiariedad por cuanto, compromete derechos constitucionales; derecho a la

vida digna, al mínimo vital de una persona que fue calificada por pérdida de capacidad laboral del 91%.

Se pronuncia la Sala de Revisión en relación a la facultad que tiene los jueces de tutela y del propósito y fin del artículo 86 de la Constitución Política Colombia que garantiza la protección de derechos vulnerados y amenazados, que debido a la naturaleza del asunto no podría la Sala limitarse a las pretensiones incoadas por la parte oficiosa. Habiendo respetados los principios lealtad procesal y de la sana crítica por la decisión de los magistrados de la Sala Sexta de Revisión con conocimiento constitucionales, se encaminan en garantizar la efectividad de los preceptos de la carta magna, se torna indispensable analizar la subsidiariedad para fallar extra y ultra petita.

La Sala Sexta de la Corte Constitucional valiéndose del artículo 48 de la Constitución Política Colombia, como pilar de los derechos irrenunciables a la seguridad social, es garantía constitucional de los instrumentos internacionales, que tiene la finalidad de amparar a las personas en contingencias que le causan una pérdida de la capacidad física para laborar y que con los requisitos cumplidos se declare el derecho a la pensión de invalidez, imposibilidad física o mental para proveer su propio sustento, asegurando una vida digna.

Es decir que la Acción de Tutela es de gran importancia en Colombia, siendo ésta mecanismo definitivo para salvaguardar los derechos del actor, cuando, al cumplir los requisitos de ley, como es, la pérdida de capacidad laboral superior al 50% y contar como mínimo con 26 semanas de cotización, como lo exige la Ley 100 de 1993, que para el caso en concreto, el actor se imposibilitó con el 91% de su capacidad física laboral y a la fecha de la contingencia contaba con 450 semanas de cotizadas.

Además, ordena el pago de los derechos que por ley le corresponden desde el 13 de febrero de 2015 con respecto al retroactivo, mesadas causadas y no pagadas, se incluya en nómina pensional, y recomienda solicitar al juez el nombramiento de curador provisional mientras profiere sentencia definitiva y en ella también solicite la interdicción.

## CAPITULO 3. MARCO METODOLÓGICO

### 3.1. Paradigma de la Investigación

Se define paradigmas, como la perspectiva de un problema que se debe resolver con el fin de brindar un resultado interpretado en un conjunto de conocimiento compartidos por una comunidad científica con diferentes enfoques y una disciplina específica. Para el presente documento de investigación, se basará en una problemática del incremento en los índices de mortalidad en accidentes de tránsito en Colombia, la cual, se concentrará en peatones involucrados por la contingencias originadas en el tráfico terrestre, asimismo, el estudio de los investigadores se representará en una perspectiva desde una postura epistémica y teórica situada en la disciplina de las ciencias sociales del derecho, los análisis, descripciones, propuestas, explicaciones e interpretaciones que surgen de un enfoque cualitativo, caracterizada desde la investigación de corte holístico; Es decir, una comprensión integradora de la ciencia y la aplicabilidad de la función pública y social.

### 3.2. Enfoque de la Investigación

El presente documento se basa en el enfoque investigativo cualitativo, que, para HurtadoBarrera (2010, p.113), *“surge a la necesidad integradora de los diversos enfoques, métodos y técnicas que de diversas disciplinas científicas han permeado el desarrollo del conocimiento humano”* además, permite analizar, comparar y explicar en un esquema práctico, coherente y sencillo que reúne un logro periódico de un proceso continuo, principalmente en los objetivos, más que un resultado final.

El enfoque holístico se basa en el método de análisis del estructuralismo, según Levi-Strauss (1974) se debe avanzar por tres etapas: la observación de lo real, la construcción de los modelos y el análisis de su estructura. (...) El método del estructuralismo propone la aprehensión de la red de relaciones entre los elementos de una situación de estudio.

### **3.3. Diseño Investigativo.**

Existen cuatro categorías que se combinan para formar diseños más específicos: transeccional contemporáneo, transeccional retrospectivo, evolutivo contemporáneo y evolutivo retrospectivo; la cual, los investigadores en el presente documento, se han enfocado en el evolutivo retrospectivo, también llamado estudios de desarrollo histórico>. Consiste en recolectar datos en varios momentos del tiempo con el fin de reconstruir el proceso de cambio del evento, que puede ser contemporáneo o retrospectivo. En el caso del diseño retrospectivo, los investigadores se encargarán de estudiar hechos del pasado, mediante material pertinente en la materia, que, para el presente documento, se abarcará informes estadísticos de índice de accidentalidad en Colombia.

Así mismo se podrá denotar las relaciones entre distintos eventos que se llevan a cabo en la práctica frente a la aplicación de las disposiciones normativas vigentes en materia vial y la aplicabilidad de la misma por las diferentes autoridades de tránsito y demás organismos vinculado y adscrito al Ministerio de Transporte, entre otras, frente a la realidad que origina la accidentalidad de tráfico terrestre a los usuarios vulnerables de la vía pública.

### **3.4. Fuentes de la Investigación.**

#### ***3.4.1. Documentales***

En el presente documento de investigación, se tiene en cuenta tanto el objeto como el sujeto de estudio. En cuanto al sujeto de estudio, se integrará al peatón involucrado en accidentes de tránsito terrestre en Colombia a través de los medios informativos y estadísticos relatados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y el Departamento Administrativo Nacional de Estadística; en cuanto al objeto de estudio, se basará en las disposiciones normativas vigentes con sus respectivas modificaciones y la línea jurisprudencial en materia vial, además, se integrará la funcionalidad de la autoridad pública en el ejercicio de control operativo en seguridad vial.

### **3.4.2. Informante Clave**

Con el fin de lograr una investigación veraz, se aplica el instrumento de la entrevista a un experto en materia de tránsito y transporte terrestre, así como de Seguridad Vial, doctor José Gregorio Botello, de profesión abogado que ocupa el cargo de Subdirector de Transporte Público del Área Metropolitana de Cúcuta, la cual se pretende dar un enfoque a los investigadores en la aplicación y desarrollo de los pilares estratégico de seguridad vial y la responsabilidad de los organismos y autoridades competentes en tránsito terrestre.

## **3.5. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos.**

### **3.5.1. Técnicas para recolectar Datos.**

*Ficha de análisis normativo y jurisprudencias.* Permite analizar dentro de un marco normativo y sentencias definitivas, la evolución del sistema de seguridad vial frente a los actores subjetivos y objetivos de la vía pública y sus respectivas variaciones.

#### *Ficha de entrevista.*

Se realizará la entrevista a expertos en materia de accidentalidad – seguridad vial que brinde un esquema social, político, económico y legal frente a las adversidades del Sistema planeado y la aplicabilidad del mismo, es decir, si la aplicación de normas, principios jurídicos y planes de seguridad vial son los modelos efectivos frente a los indicadores de mortalidad en accidentes de tránsito en Colombia.

### **3.5.2. Instrumentos de Recolección de Datos.**

En el presente documento de investigación se realizará en tres ejes. Los dos primeros instrumentos, serán técnicas de revisión documental basado en normas y jurisprudencias en materia vial que se desarrollará en matrices de análisis, permitiendo a los investigadores, descubrir en esos eventos, sistemas ineficaces en disimiles aplicabilidades, empleando particularmente un método analítico y explicativo, emitiendo una crítica frente de los hechos facticos, es decir, lo que se logrará, brindar resultados de variables entre las fuentes del derecho y el fenómeno de estudio; el tercer instrumento es la entrevista estructurada de manera personal que tiene como propósito lograr información pertinente sobre las

eventualidades de accidentalidad vial como variables a lo estipulado en las disposiciones normativas vigentes en materia y el comportamiento de los actores subjetivo como la responsabilidad de los actores objetivo.

### **3.6. Criterio de análisis de la información**

Se realizará análisis de la información a los instrumentos aplicados, en referencia a las técnicas desarrolladas en cada uno de los objetivos específicos del presente documento. En la primera actividad se efectúa la matriz de análisis normativo/legal que muestra como resultado las variables entre la norma y el fenómeno de estudio; la segunda actividad se realiza es la matriz de análisis jurisprudencial, la cual, refleja las principales variaciones frente a la protección de los peatones involucrados en accidentes de tránsito y las garantía que brinda la administración pública; y la última actividad se ejecutará con la entrevista que brinda un enfoque intelectual a experto de vías y tránsito. A continuación, se detallará cada uno de los instrumentos aplicados con el fin de lograr los objetivos previstos en la investigación.

1. Matriz de análisis legal
2. Matriz jurisprudencial
3. Entrevistas

El presente documento le permite al lector identificar el fenómeno de estudio frente a los instrumentos internacionales, la constitución del 1991 y el marco normativo vigente en relación a la accidentalidad de tráfico terrestres en Colombia a peatones involucrados y vulnerados, brindando un análisis informativo la cual, se podría determinar las exigencias de las reglas normativas, su aplicabilidad y cumplimiento de la misma.

Otro de los métodos que brinda la información de análisis, es la decisión de la autoridad de la administración de la justicia frente a los hechos facticos y jurídica que podrían garantizar la protección de los derechos a los peatones involucrados en la vía pública a causa de accidentes de tránsito en la presente investigación, la cual se halla en el estudio de la jurisprudencia de hace cuatro años a la fecha y su respectiva evolución.

Es así, como se cuenta con el experto de tránsito para resolver inquietudes e identificar si se cumple con la aplicabilidad del marco normativo y el Plan Nacional de Seguridad Vial por parte de los organismos y autoridades públicas competentes y hacer cumplir los objetivos y pilares estratégicos por parte de los actores de la vía pública. A continuación, se adjunta la Ruta metodológica, las matrices de análisis y la entrevista.

## Anexo: 1. Ruta Metodológica



UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR  
Extensión Cúcuta  
**RUTA METODOLÓGICA**

### ANÁLISIS JURÍDICO A LA FIGURA DEL PEATÓN INVOLUCRADO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN COLOMBIA

RUTA METODOLÓGICA							
Objetivo General	Objetivos Específicos	Categoría	Dimensión	Fuente	Técnica	Instrumento	Ítem
Analizar el marco jurídico en materia de seguridad vial, intrínsecamente a la figura del peatón involucrado en accidentes de tránsito en Colombia.	Estudiar los pilares estratégicos del PNSV en Colombia con base al marco jurídico en relación a la figura del peatón involucrado en accidentes de tránsito.	Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 - 2021	Aplicabilidad del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 - 2021	Instrumentos Internacionales, Carta Magna de 1991, Ley.	Análisis Documental	Matriz de Análisis Legal	¿Se cumple con el desarrollo de los pilares estratégicos del PNSV 2011 - 2021?
							¿Es viable cumplir con el objetivo general del PNSV, en relación de reducir en un 26% el número de víctimas fatales por causa de accidentes de tránsito?
							Se cumplirá para el 2021 cen reducir en un 18% el índice de mortalidad de peatones involucrados en accidentes de tránsito?
	Reconocer la línea jurisprudencial y sus principales variaciones frente a la protección de peatones involucrados en accidentes de tránsito en Colombia.	Principios, Deberes y Derecho que garanticen la protección del peatón involucrado en accidentes de tránsito.	Garantía jurídicas que brindan protección a peatones involucrados en accidentes de tránsito.	Jurisprudencias.	Entrevista	Matriz de Análisis Jurisprudencial	¿La administración de justicia con principios de igualdad, debido proceso, la sana crítica y lealtad procesal, garantiza los derechos de las víctimas involucradas en accidentes de tránsito?
	Identificar las responsabilidades derivadas en accidentes de tránsito que involucran al peatón a partir de los pronunciamientos del ordenamiento jurídico en Colombia.	Responsabilidades de los actores objetivos (organismos de tránsito) y actores subjetivos (sujetos vulnerables e infractores)	Enfoque holístico analítico de desarrollo evolutivo sobre las responsabilidades de los actores frente al ordenamiento jurídico colombiano y el PNSV.	Experto en materia de Tránsito Terrestre y Seguridad Vial			Entrevista de Tipo Estructurada y Personal
						¿Las autoridades de tránsito son diligentes en ejercer control operativo permanente, en velar por el cumplimiento de la norma en materia y garantizar a los ciudadanos la libre locomoción?	
						¿Cómo se regula el control disciplinario a los infractores de tránsito?	

## Anexo: 2. Matriz de Análisis Legal



UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR  
Extensión Cúcuta  
**MATRIZ DE ANÁLISIS LEGAL**

### ANÁLISIS JURIDICO A LA FIGURA DEL PEATÓN INVOLUCRADO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN COLOMBIA

INSTRUMENTO TIPO MATRIZ DE ANÁLISIS LEGAL QUE PERMITE EVIDENCIAR LAS VARIABLES ENTRE LA NORMA, LAS ACCIONES DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2021 Y EL FENÓMENO DE ESTUDIO

PROPÓSITO: Presentar las altas tasas de índices de mortalidad y morbilidad de peatones involucrados en accidentes de tránsito por la carencia de las actividades de seguridad vial en Colombia y las falencias de la autoridad pública en vigilancia y control

A continuación, se presenta el estudio de las disposiciones normativa colombianas en materia de tráfico vial:

MATRIZ DE ANÁLISIS LEGAL							
Norma Aplicable	Objetivo de la Norma	Requerimiento Específico	Categoría	Dimensión	Población Determinada	Organismos de Control y Vigilancia	Variable entre la norma y fenómeno de estudio
<b>INSTRUMENTOS INTERNACIONALES</b>							
Convenio sobre la Circulación Vial 1949, Emitido por: Estados Contratantes.	Los Estados Contratantes desearios de favorecer el desarrollo y la seguridad de la circulación internacional por carretera estableciendo ciertas normas uniformes	<b>Art. 7.</b> Conductores, peatones y demás usuarios de la carretera, no deberán constituir peligro u obstáculo para la circulación y de evitar toda conducta que pueda causar daño a las personas o a la propiedad pública o privada	Comportamientos que pueda originar daños humanos o materiales por causa de accidentes de tránsito.	Prevenir comportamientos que pueda causar daños a las personas o a la propiedad pública o privada, originado por accidentalidad vial.	Conductores, Peatones y demás usuarios de las vías	Secretaría General de las Naciones Unidas	El convenio de Ginebra brinda a los estados parte estrategias previsivas que garantizan el amparo a los usuarios vulnerables de las vías que frente a la realidad, la aplicabilidad y funcionalidad de los actores objetivo, no ha logrado la cobertura de la seguridad vial en Colombia
Resolución 65/255 de 2010 - Asamblea General de las Naciones Unidas	Mejoramiento de la Seguridad Vial en el Mundo	<b>Inciso 5°.</b> Importancia de seguir utilizando el Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito como marco de las medidas en materia de seguridad vial, aplicando sus recomendaciones, reforzar la gestión de la seguridad vial, prestar especial atención a las necesidades de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, mejorar la atención que reciben las víctimas de colisiones en las vías de tránsito.	Acciones de mejora de seguridad vial en el mundo	La importancia de la presentación de informes en materia de accidentalidad vial y recomendaciones refuerzan la gestión de la seguridad vial	Usuarios de las vías públicas	Organización de las Naciones Unidas	La importancia de utilizar el informe mundial sobre prevención en accidentes de tránsito, es una de las bases que le permite a Colombia diseñar, establecer y aplicar el Plan Nacional de Seguridad Vial que tiene como propósito reforzar la gestión de SV y prestar especial atención a las necesidades de los usuarios vulnerables de las vías, si bien es cierto, no se aplica en su totalidad

MARCO CONSTITUCIONAL							
Constitución Política de Colombia 1991 - Asamblea Nacional Constituyente	Constitución Política de Colombia	<p><b>Art. 2.</b> Servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; ... Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.</p>	El Estado colombiano es garante a la efectividad de principios, derechos y deberes del conglomerado social.	A través de los organismos de tránsito y autoridades competentes, se asegura la protección del conglomerado social colombiano	Conglomerado Social	Estado Colombiano	El Estado Colombiano es garante a la protección de principios, derechos y deberes del conglomerado social por medio de las autoridades públicas. Frente al fenómeno de estudio se evidencia que el 57% de los municipios en Colombia no ejercen control operativo, según informe de la Superintendencia de Puertos y Transporte en marzo de 2017.
		<p><b>Art. 24.</b> 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.</p>	Derecho constitucional a circular libremente por el territorio nacional	El derecho a la prelación es exclusivo para los transeúntes en Colombia	Conglomerado Social	Estado Colombiano	toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley, adicionando a este derecho, el de prelación
MARCO NORMATIVO							
Ley 100 de 1993 - Congreso de la República de Colombia	Sistema General de Seguridad Social Integral	<p><b>Art. 244.</b> Las compañías aseguradoras que operan el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito, destinarán el 3% de las primas que recauden anualmente a la constitución de un fondo administrado por ellas para la realización conjunta de campañas de prevención vial nacional...</p>	Recaudos destinados para la prevención vial nacional	Garantizar la realización de campañas previsivas para la seguridad vial en Colombia.	Usuarios de la vía pública	Min de Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial	Hay que indagar si se cumple o no con este recurso financiero. Este es uno de los recursos que se aportan para la prevención vial en Colombia, que si bien es cierto, está respaldado por el PNSV por el pilar estratégico de comportamiento humano.
Ley 105 de 1993 - Congreso de la República de Colombia	Sistema Nacional de Transporte	<p><b>Art. 2.</b> Principios Rectores del Transporte:</p> <p>a) De la soberanía del pueblo</p> <p>b) De la intervención del Estado</p> <p>c) De la libre circulación</p> <p>d) De la integración nacional e internacional</p> <p>e) De la Seguridad</p>	Principios Rectores del Transporte	Ejercer control para el cumplimiento de los principios de la seguridad vial en Colombia	Usuarios de la vía pública	Min de Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial	La existencia de los Principios rectores del transporte son recopilación de los principios y derechos constitucionales, que frente a la variable normativa, se considera el Principio de la Seguridad Vial como el pilar de la norma que se establece en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2021
		<p><b>Art. 8.</b> Corresponde a la Policía de Tránsito velar por el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte, por la seguridad de las personas y cosas en las vías públicas. Las funciones de la Policía de Tránsito serán de carácter preventivo, de asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías de carácter sancionatorio para quienes infrinjan las normas.</p>	Velar por el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte y seguridad al recurso humano y material.	Es responsabilidad de la Policía Nacional velar por el cumplimiento de las normas vigentes y tiene la función de sancionar al que la infrinja.	Usuarios de la vía pública	Superintendencia de Puertos y Transporte, Organismos y Agentes de Tránsito	Es un deber de los organismos y agentes de tránsito el de ejercer control y cumplir el régimen normativo en la materia. Frente al fenómeno de estudio, La Superintendencia revela en marzo del 2017 que tan solo el 43% de los municipios en Colombia, ejercen control de tránsito.

MATRIZ DE ANÁLISIS LEGAL							
Norma Aplicable	Objetivo de la Norma	Requerimiento Específico	Categoría	Dimensión	Población Determinada	Organismos de Control y Vigilancia	Variable entre la norma y fenómeno de estudio
<b>MARCO NORMATIVO</b>							
Decreto 663 de 1993 - Presidente de la República de Colombia	Estatuto Orgánico del Sistema Financiero	<b>Art. 192.</b> Régimen del Seguro Obligatorio de daños corporales causados a las personas en Accidentes de Tránsito.	Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito	Es un deber de los conductores y motociclistas tener el SOAT vigente a sus vehículos y responsabilidad de la Policía Nacional es sancionar quien la infrinja	Usuarios de la vía pública	Min de Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial	El SOAT es de obligatorio cumplimiento para transitar en vehículo automotor en Colombia, amparado para cubrir daños corporales causados por accidentes de tránsito, la variable con la norma es que establecida ésta, se debe acudir a la autoridad de la justicia para que sean reconocidas las indemnizaciones de la institución del daño, como:  1. Atención de los Servicios de la salud, hasta 500SMLMV. 2. Por incapacidad Permanente hasta 180SMLMV. 3. Por muerte, hasta 600SMLMV 4. Por gastos funebres soportados, hasta 150SMLMV
Ley 336 de 1996 - Congreso de la República de Colombia	Estatuto Nacional de Transporte	<b>Art. 2.</b> La seguridad especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte.	El Estado Colombiano es garante con la protección de los usuarios de la vía pública	Es prioridad esencial la protección de los actores de la vía pública	Usuarios de la vía pública	Min de Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial	Las normas en materia de tráfico vial establecen como principio rector LA SEGURIDAD VIAL por ser ésta, el pilar esencial del sistema, que se cumple con la aplicación a través del PNSV pero, no se cumple con la aplicabilidad de la misma en su totalidad.

MATRIZ DE ANÁLISIS LEGAL							
Norma Aplicable	Objetivo de la Norma	Requerimiento Específico	Categoría	Dimensión	Población Determinada	Organismos de Control y Vigilancia	Variable entre la norma y fenómeno de estudio
<b>MARCO NORMATIVO</b>							
Ley 769 de 2002 - Congreso de la República de Colombia	Código Nacional de Tránsito	<b>Art. 57.</b> Circulación Peatonal. El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo.	Circulación Peatonal	Es responsabilidad de la Policía Nacional ejercer control para prevenir de las infracciones de tránsito.	Peatones // Transeúntes	Min de Transporte, Organismos y Autoridades de Tránsito	La presente disposición normativa frente al fenómeno de estudio muestra que una de la razones por la cual se presenta incremento en el índice de mortalidad por causa de accidentes de tránsito son las ineficaces investigaciones, siendo esta, la principal estrategia en seguridad vial necesaria para desarrollar metodologías, mejorar conocimientos sobre los hechos fácticos de tránsito y las falencias en el diagnóstico, análisis y planificación de la población objeto. Por cuanto se dio la necesidad de rediseñar y extender el período de cumplimiento del PNSV de 2016 hasta el 2021.
		<b>Art. 59.</b> Los peatones especiales como personas con trastornos mentales, que se encuentren bajo influencias de alcohol, alucinógenos o medicamentos que disminuyan sus reflejos, los invidentes y sordomudos incapaces, menores y 6 años y adulto mayor, deberán ser acompañados, al cruzar las vías por personas mayores de 16 años de edad.	Circulación Peatonal Especial	Responsabilidad del transeúnte acompañante de peatones especiales	Peatones Especiales	Min de Transporte, Organismos y Autoridades de Tránsito	El contenido del artículo frente al fenómeno de estudio, muestra que dentro de los pilares estratégicos del PNSV, es ineficaz al pretender diseñar un Sistema de Seguridad Vial, cercenando a la población objeto, sienda ésta de especial cuidado y protección.
		<b>Art. 160.</b> El recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial...	Multas, Sanciones e Infracciones de tránsito	Ejecutar planes de tránsito y seguridad vial con los recaudos por concepto de multas, sanciones y comparendos a infractores.	Infractores de tránsito	Federación Colombiana de Municipios - Dirección Nacional SIMIT	el Manejo del sistema financiero en materia de seguridad vial, debe ser desarrollado en actividades previsivas, sin embargo, es fundamental que los organismos ejerzan control, y vigilancia, además, hacer cumplir las disposiciones normativas para lograr reducir el índice de mortalidad por accidentes de tránsito, pues la educación vial y las campañas de pedagogía no funcionan como única estrategias.

MATRIZ DE ANÁLISIS LEGAL							
Norma Aplicable	Objetivo de la Norma	Requerimiento Específico	Categoría	Dimensión	Población Determinada	Organismos de Control y Vigilancia	Variable entre la norma y fenómeno de estudio
<b>MARCO NORMATIVO</b>							
Ley 1310 de 2009 - Congreso de la República de Colombia	Normas sobre agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial	<p><b>Art. 3.</b> La actividad de Agente de Tránsito y Transporte es una profesión y como tal deberán recibir una formación académica integral acorde con su rango que permita una promoción profesional, cultural y social, con acento en la instrucción ética, moral, física, ecológica, de liderazgo y de servicio comunitario.</p>	Competencias de los agentes de tránsito	Los funcionarios de tránsito deben ser personal idóneo con formación académica integral que garantice un servicio público de calidad.	Comandantes, Subcomandantes, Técnicos Operativos y Agentes de Tránsito	Min de Transporte	Si, la base normativa presente establece un deber de formación académico integral y cumplir con las disposiciones normativa de la materia, así como garantizar el libre tránsito a los ciudadanos. ¿Cómo es posible que frente al fenómeno de estudio, tan solo el 43% de los municipios en Colombia, ejercen control operativo? aunque después de 10 años, en el 2017, disminuyó en un 4% la mortalidad en Colombia, es viable que si se cumple con eficacia y eficiencia la aplicabilidad de los pilares estratégico del PNSV/2021, se alcance la meta establecida en reducir al 26% el índice de muertes en Colombia.
		<p><b>Art. 5.</b> Los organismos y agentes de tránsito están instituidos para velar por el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte y garantizar la libre locomoción de todos los ciudadanos.</p>	Velar por el cumplimiento de las normas de tránsito	Los organismos de tránsito deben ejercer control para garantizar el cumplimiento de las normas de tránsito.		Min de Transporte	
Ley 1383 de 2010 - Congreso de la República de Colombia	Se reforma el Código Nacional de Tránsito	<p><b>Art. 1.</b> Rige en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los usuarios de las vías de tránsito, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito. Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.</p>	Ministerio de Tránsito es la autoridad Suprema	Garantizar la ejecución y cumplimiento de la política nacional en materia de tránsito.	Peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas	Min de Transporte	En la actualidad existen falencias en la vigilancia y control de los organismos y autoridades de tránsito, afectando el sistema económico y la salud pública del país, siendo la seguridad vial una política del estado, que tiene como propósito la prevención y reducción de los siniestros de tránsito.

MATRIZ DE ANÁLISIS LEGAL							
Norma Aplicable	Objetivo de la Norma	Requerimiento Específico	Categoría	Dimensión	Población Determinada	Organismos de Control y Vigilancia	Variable entre la norma y fenómeno de estudio
<b>MARCO NORMATIVO</b>							
Ley 1503 de 2011 - Congreso de la República de Colombia	Formación de hábitos, comportamientos y conductas de seguros en la vía	<p><b>Art. 1.</b> Definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y, en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública.</p>	Educación Vial	Responsabilidad de los organismos de tránsito en promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras de la vía	Usuarios de las vías públicas	Min de Transporte	La Agencia Nacional de seguridad Vial en Colombia tiene entre sus funciones, la facultad de establecer, desarrollar, vigilar y controlar el cumplimiento de los procesos y acciones del PNSV, que dentro de la disposición normativa, se cumple con el pilar estratégico de comportamiento humano, la cultura ciudadana en materia de seguridad vial
		<p><b>Art. 2.</b> Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros.</p>	Actores de la Vía Pública	Responsabilidad integral de los actores de la vía pública en prevenir la accidentalidad vial.	Usuarios de la vía pública	Min de Transporte	Aunque es arduo concretar una información sobre la ejecución de actividades por los organismos y autoridades de tránsito, para alcanzar el objetivo del sistema en seguridad vial, es también cierto que la multiplicidad de órganos y autoridades adscritas y vinculadas facultadas en materia de seguridad vial y la multiplicidad de fuentes de la información hacen que esta sea una de las debilidades del sistema por la ineficacia de investigación con conocimiento y la recolección de fuentes concretas y precisas.
Ley 1702 de 2013 - Congreso de la República de Colombia	Agencia Nacional de Seguridad Vial	<p><b>Art. 2.</b> Créase la Unidad Administrativa Especial denominada ANSV, entidad descentralizada, del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte.</p>	Agencia Nacional de Seguridad Vial	Garantiza el cumplimiento de los objetivos en política de seguridad vial	Agencia Nacional de Seguridad Vial	Min de Transporte	La ANSV es la autoridad máxima en Seguridad Vial Nacional que ha establecido el Plan Estratégico de 2017, diseñado por el Equipo Observatorio Nal de Seguridad Vial que tiene el propósito de Desarrollar el Sistema de Información para la Seguridad Vial que ha permitido brindar información unificada y confiable. Es por ello, que se sistematiza una información actualizada como lo reporta en la página web de la ANSV con cifras de información hasta julio de 2018, su reporte es mensual.
		<p><b>Art. 3.</b> ANSV, tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial</p>			Agencia Nacional de Seguridad Vial	Min de Transporte	

MATRIZ DE ANÁLISIS LEGAL							
Norma Aplicable	Objetivo de la Norma	Requerimiento Específico	Categoría	Dimensión	Población Determinada	Organismos de Control y Vigilancia	Variable entre la norma y fenómeno de estudio
<b>MARCO NORMATIVO</b>							
Resolución 2273 de 2014 - Ministerio de Transporte	Ajustes del Plan Nacional de Seguridad vial	<b>Art. 1.</b> Se ajusta el PNSV y se amplía su vigencia al período 2021	Plan Nacional de Seguridad Vial 2021	Garantiza el cumplimiento de los objetivos y pilares estratégicos del PNSV 2021	Actores de la vía pública	Agencia Nacional de Seguridad Vial	El proceso de ajuste al PNSV/2016 se da por las debilidades encontradas en la fase de la implementación, y se amplía su vigencia al período 2021. Priorizan la salud pública y debe ser abordada en forma holística que tenga coherencia con los objetivos del Plan. Se espera mitigar la accidentalidad en Colombia con el diseño de los pilares estratégico a mediano plazo.
Ley 1753 de 2015 - Congreso de la República de Colombia	Plan Nacional de Desarrollo 2014 - 2018	<b>Art. 263.</b> Las entidades territoriales podrán destinar recursos percibidos por conceptos de multas y sanciones de infracciones de tránsito, de conformidad con el artículo 160 de la Ley 769 de 2002, a través de convenios con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para realizar acciones e inversiones en el mejoramiento de la seguridad de estos, que podrá extenderse a la vigilancia y control mediante la inclusión de recursos tecnológicos y de iluminación, que puede ser con el uso de energías alternativas, todo lo cual será reglamentado por el Ministerio de Transporte.	Agencia Nacional de Seguridad Vial	Responsabilidad de la acciones de mejoramiento del PNSV 2021	Actores de la vía pública	Agencia Nacional de Seguridad Vial	Ésta disposición normativa pretende fortalecer el sistema de pasos nacionales con recursos provenientes de multas y sanciones de infracciones de tránsito, frente al fenómeno de estudio, específicamente en su marco teórico, es una de la estrategias que mayor relevancia ha logrado en Europa, mitigar la accidentalidad.
Ley 1801 de 2016 - Congreso de la República de Colombia	Incentivos para promover el uso de la bicicleta y se modifica el Código Nacional de Tránsito	<b>Art. 8.</b> Uno de los principios fundamentales es la protección de la vida y el respeto a la dignidad humana.	Principios fundamentales	Garatiza el Estado Colombiano la protecciónn de los deberes y derechos de los actores de la vía pública	Peatones y ciclistas	Min. De Transporte y Organismos territoriales de Tránsito	Aunque se evidencia la ineficiencia de ejercer control operativo por los organismos y agentes de tránsito, es también responsabilidad de los usuarios de la vía pública su autocuidado y control, pues, existe responsabilidad de estos actores por la falta del deber objetivo de cuidado y la culpa exclusiva del peatón involucrado en accidentes de tránsito.
		<b>Art. 141.</b> El derecho de vía de los peatones y ciclistas, les otorgarán prelación. Las autoridades velarán por sistemas de movilidad multimodal que privilegien el interés general y el ambiente.	Derecho de los peatones	Respetar el derecho a la prelación	Peatones y ciclistas	Min. De Transporte y Organismos territoriales de Tránsito	

## Anexo: 3. Matriz de Análisis Jurisprudencial



UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR  
Extensión Cúcuta

MATRIZ DE ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL

### ANÁLISIS JURIDICO A LA FIGURA DEL PEATÓN INVOLUCRADO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN COLOMBIA

INSTRUMENTO TIPO MATRIZ DE ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL QUE PERMITE RECONOCER LAS VARIABLES FRENTE A LA PROTECCIÓN DE PEATONES INVOLUCRADOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO

PROPÓSITO: Reconocer el resarcimiento del daño a favor de los usuarios vulnerables de la vía pública y a cargo de los infractores de tránsito, por la autoridad judicial como garante de la protección de sus derechos.

A continuación, se presenta el estudio de las sentencias colombianas a partir de 2014 en materia de tráfico vial:

MATRIZ DE ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL									
Sentencia N°, Lugar y Fecha	Magistrado Ponente	Actores Involucrados	Categoría	Dimensión	Hechos Fácticos	Instancias	Problema Jurídico	Decisión	Variables frente a la protección de los Peatones involucrados en A.T.
25000-23-26-000-2000-02309-01 Bogotá, 22/Ene/2014	OLGA MELIDA VALLE DE LA HOZ Consejo de Estado, Sala Plena Contenciosa Administrativa, Sección Tercera	Actor: OLGA LUCIA GONZALEZ ORJUELA Y OTROS  Demandado: MINISTERIO DE DEFENSA - POLICIA NACIONAL	Responsabilidad Patrimonial del Estado	Institución del Daño Garantía Jurídica que brinda protección a peatones víctimas de accidentes de tránsito	El accidente de tránsito fue causado por dos patrulleros de la Policía Nacional, portando su uniforme y conducía por las vías de Bogotá una motocicleta particular de propiedad de Tomas Alfredo Romero Tovar, llevaba de parrillero al agente José Niño Vega, la cual colisionó a la transeúnte OLGA LUCIA GONZALEZ ORJUELA, encontrándose esta con seis meses de gestación, dejó como resultado a la actora, lesiones de gravedad con secuelas de un Trauma Craneo Encefálico y politraumatismo, e incapacidad permanente con una disminución del 76% de su capacidad laboral, además, sufrió la pérdida de su hija por nacer.	Ira Instancia: TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CUNDINAMARCA. Es probada la excepción de "Culpa Personal del Agente" No hubo nexo causal entre la existencia del daño antijurídico causado por la acción u omisión de la autoridad pública	La sala analiza y decide sobre la Responsabilidad extracontractual del Estado, material probatorio y el daño antijurídico	Confirma la sentencia proferida por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, al determinar que Se trata de una típica falta personal del funcionario que causó un daño en el ámbito de su vida privada. No hubo Responsabilidad patrimonial del Estado (Art.90 Constitucional), toda vez, que el agente de la Policía Nacional, aunque portaba el uniforme institucional, no se encontraba al servicio propio de sus actividades, El vehículo que colisionó a la actora es de propiedad particular del agente.	No hubo protección a la transeúnte en cuanto a la acción pretendida de Reparación directa con la autoridad pública, por cuanto, la parte actora no acreditó plenamente la carga de la prueba (Art. 167 CGP), por lo tanto no se decretó la existencia del daño antijurídico. En Síntesis, la Transeúnte, mujer de escasos recursos económicos con 6 hijos que fue atropellada por una motocicleta conducida por un agente de la policía nacional y de su propiedad, que le causó secuelas e incapacidad permanente con una disminución del 76% de la capacidad física que además sufrió la pérdida de su hija por nacer.
19001-33-31-007-2012-00203-01 Cauca, 14/ago/2014	CARLOS H. JARAMILLO DELGADO Tribunal Contencioso Administrativo de Cauca	Actor ELSA MILENA HERNANDEZ, FABIAN ANDRES MUÑOZ HERNANDEZ  Demandados: MINISTERIO DE DEFENSA, POLICIA NACIONAL	Reparación Directa	Institución del Daño Garantía Jurídica que brinda protección a peatones víctimas de accidentes de tránsito	En ocasión accidente de tránsito ocasionado por el agente de policía FRANZINER BELTARN GIRALDO en vehículo de la policía causando perjuicios físicos, materiales y morales. Excepcionando culpa exclusiva de la víctima señor FABIAN ANDRES MUÑOZ HERNANDEZ, que se lesionó a sí mismo por evitar imputación a unos hechos y una escena totalmente imaginaria a conveniencia del señor infractor.	El juzgado e Primera Instancia hace un analisis equivoco juridico y en materia probatoria y cree solucionarlo con culpa exclusiva de la victima Por apelacion El Tribunal Contencioso Administrativo de Cauca avoca .	La Sección Tercera del Tribunal Contencioso Administrativo, retoma y hace la relevancia de la prueba trasladada del proceso penal lesiones personals del testigo presencial. Entra analizar circunstancias que justifiquen el accidente si dieran lugar.	El Tribunal Contencioso Administrativo contradice totalmente al A quo y se pronuncia en que la falla fue exclusivamente de la entidad demandada claramente po falla en el servicio, exceso de fuerza pública y desproporcion en el procedimiento policivo siendo victima el señor FABIAN ANDRS MUÑOZ HERNANDEZ	La proteccion al peaton por accidente de tránsito se hizo efectiva por fallo del Tribunal y se declara existencia del hecho, se probó la fuerza excesiva del agente de policía y más aún cuando el vehículo pertenece a la policía
66001-23-31-000-2003-00748-01 Pereira, 24/Feb/2016	MARTHA NUBIA VELASQUEZ RICO Consejo de Estado, Sala Plena Contenciosa Administrativa, Sección Tercera	Actor: ANA GRACIELA GONZALEZ Y OTROS  Demandado: MUNICIPIO DE PEREIRA	Reparación Directa	Institución del Daño Garantía Jurídica que brinda protección a peatones víctimas de accidentes de tránsito	Accidente de tránsito que le ocasionó la muerte a transeúnte al ser arrollada por motociclista que conducía en exceso de velocidad en zona escolar del municipio de Pereira. Se proferió sentencia por vía penal en contra del motociclista y a su vez, se inicia por vía civil en contra del municipio de Pereira por la omisión de la administración del deber de construcción de la vía pública, toda vez que en el lugar de los hechos, no existían andenes para peatones, motivo por el cual, la occisa transitó por la vía vehicular cuando fue arrollada. El municipio llamó en garantía a la Previsora S.A.	Ira Instancia: TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE RISARALDA. Declara la Responsabilidad administrativa al municipio, exoneró a la Previsora S.A. y concede a pagar a dos de los ocho actores (por falta de legitimación en la causa por activa)	La sala analiza y decide la caducidad de la acción, legitimación en la causa, Deber de construir pasos peatonales y la responsabilidad patrimonial de la admon.	Revoca la decisión proferida por el Tribunal Administrativo de Risaralda, al determinar que el análisis de responsabilidad patrimonial del municipio frente al caso en concreto, no resulta imputable. Por no comprobarse la conducta del motociclista por la irresponsabilidad al conducir sin el deber objetivo de cuidado, pasando por alto las señalizaciones de seguridad de la vía pública.	No se logró la protección al peatón occiso en la acción pretendida de responsabilidad directa, por cuanto, las transeúntes no previeron el riesgo identificando la culpa exclusiva del peatón, por una parte; por la otra, La administración de justicia exoneró de responsabilidad al municipio por no existir el nexo causal, siendo este conector entre el motociclista por conducir sin el deber objetivo de cuidado que causo la muerte a una de las transeúntes. Frente al fenómeno de estudio, las garantías jurídicas que involucra al usuario vulnerable en accidentes de tránsito, no se le tutela el derecho fundamental a la vida.

MATRIZ DE ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL									
Sentencia N°, Lugar y Fecha	Magistrado Ponente	Actores Involucrados	Categoría	Dimensión	Hechos Fácticos	Instancias	Problema Jurídico	Decisión	Variables frente a la protección de los Peatones involucrados en A.T.
N°049 Cartagena, 07/mar/2016	Juzgado Quinto Administrativo Oral del Circuito de Cartagena	Actor: LUIS MANUEL MURILLO  Demandado: INVIAS, MINISTERIO DE TRANSPORTE	Reparación Directa	Institución del Daño Garantía Jurídica que brinda protección a peatones víctimas de accidentes de tránsito	El demandado por conducir alta velocidad por una vía nacional en el municipio de EL Carmen de Bolívar y a la falta de señalización por parte de INVIAS ocasiona accidente de tránsito originando muerte al menor EDUARDO RAFAEL MURILLO CATALÁN el 23-08.2011 y su padre impetra demanda contra INVIAS por considerar que es su responsabilidad tomar todas las precauciones, señalización, reductores que se exijan a los conductores imprudentes y permitan evitar daños irreparables	Ira. Instancia absuelve considerandose falta de legitimación en la causa frente a INVIAS, y evita pronunciarse sobre M. de Transporte	El juzgado analiza 3 aspectos. 1. Responsabilidad del Estado por acción y omisión de las entidades públicas. 2. La doctrina en sentido etimológico en daño, el hecho dañino y nexos causal. 3. Estructura normativa que regula lo planteado por la demandante.	El despacho de acuerdo al orden de estudio planteado absuelve por falta de legitimación en la causa por parte pasiva siendo esta legitimación a los funcionarios de administración pública y entes territoriales en concordancia al Código de Tránsito artículos 115 y 120 ibídem	No se logró protección al peatón occiso EDUARDO RAFAEL MURILLO por cuanto se negó el resarcimiento del perjuicio porque de acuerdo al Código de Tránsito artículos 115 y 120 ibídem las vías terrestres es menester de otras entidades públicas o privadas. Deja claro el juzgador que el SISTEMA de S. Vial del país no es previsorio y lo considera ineficaz y que el mismo código de Tránsito es contradictorio en sus artículos antes mencionados.
T-634/2017 Bogotá, 17/oct/2017	CRISTINA PARDO SCHLESINGER Corte Constitucional Sala Sexta de Revisión	Actor: ELEAZAR MONTOYA CORTES, Agente Oficiosa PIEDAD CECILIA GOMEZ PENAGOS  Demandados: JHON JAIRO ARENAS VALDERRAMA, BASE EMPRESARIAL, Y PORVENIR S.A.	Acción de Tutela	Pensión de Invalidez Garantía Jurídica que brinda protección a peatones víctimas de accidentes de tránsito	Eliazar Montoya Cortes y la señora Piedad Cecilia Gomez Penagos Actuando como agente oficiosa y en calidad de compañera permante del señor instaura Acción de Tutela por considerar que PORVENIR S.A. vulneró los derechos fundamentales al negarse recibir documentos que acreditan el derecho a la pensión de invalidez producto de la pérdida de su capacidad laboral del 91%. Porvenir S.A. argumentó requisitos no legales; sentencia de interdicción acentuada al registro de nacimiento del actor y oviano que el derecho a la pensión de invalidez por conexidad a los derechos fundamentales; derechos a la vida digna, a la seguridad social y al mínimo vital	Juzgado 9° Civil Municipal de Ejecución de Medellín admite Acción de Tutela y denega el amparo por ser derechos económicos y no probar el perjuicio inminente e irremediable	La sala Sexta de la Corte Constitucional analiza i. Existe una carencia actual del objeto por hecho superado en el caso en que la única solicitud de la Tutela es la recepción de la solicitud y documentos por Penión de Invalidez, cuando Porvenir a última hora recepción, como fin de la petición de la tutela y declara objeto hecho superado? ii. Podría Corte Constitucional proferir fallo extra y ultrapetita por vulneración de otros derechos de modos de garantizar protección.	La Sala Sexta de la honorable Corte, amparada en instrumentos Internacionales y la Constitución Política de 1991, tiene la facultad de fallar extra y ultrapetita. Revoca la sentencia del Juzgado 9° Civil Municipal de Medellín, ordena a Porvenir S.A., garantizar derechos que dan lugar desde el 13 de febrero de 2014 como persona especial de protección. Retroactivo, intereses y ordenara a dar toda la protección y pensionados.	Porvenir desprotegió al solicitante Pensión de Invalidez, producto de accidente de tránsito. Debido a la congestión en el Sistema judicial, los Juzgados Laborales y aún el juzgado 9 Civil Municipal de Medellín, quien conoce de la Acción de Tutela desfiguro totalmente los derechos que en ultimas se quiso proteger, el mínimo Municipal de Medellín, ordena a Porvenir S.A., garantizar derechos con un 91%.. Lamentablemente tuvo que llegar hasta Revisión de Tutela de la Sala Sexta de la Corte Constitucional se ordenara a dar toda la protección y garantizar sus derechos constitucionales al señor Eliazar Montoya Cortes y atendiendo como oficiosa a su compañera permanente.

## Anexo: 4. La Entrevista



UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR

Extensión Cúcuta

**PROCESAMIENTO DE LA ENTREVISTA**

**ANÁLISIS JURÍDICO A LA FIGURA DEL PEATÓN  
INVOLUCRADO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN COLOMBIA**

Pregunta 1:		
¿Considera usted, que la normatividad actual que regula la seguridad vial en Colombia, cumple con la protección a peatones víctimas de accidentes de tránsito?	<b>Categoría</b>	Protección de víctimas involucradas en accidentes de tránsito
	<b>Dimensión</b>	Marco normativo en materia de Seguridad Vial
Respuesta		Comentario
<p>Estamos en un proyecto de transacción en cuanto al Plan Estratégico de Seguridad Vial, considero, que las autoridades administrativas y las autoridades particulares o los miembros particulares o los demás actores como se viene ejecutando y como viene el gobierno nacional presionando considero que va hacer eficiente, estamos en proceso donde se ven los resultados continuos, que busca este PESV, evitar el siniestro evitar la accidentalidad evitar que de pronto algo que sea una tragedia se pueda con pedagogía con charlas comunicación a los actores, involucrándolos a todos, este es el segundo índice de muerte no tan solo en Colombia en el mundo son los accidentes de tránsito.</p>		<p>el experto considera que una de las estrategias pilares es la Pedagogía con charlas de comunicación dirigida a los actores involucrados.</p>
CATEGORIZACIÓN		
Categoría Abierta	Categoría Axial	
<i>Disímil</i> : Proyecto de Transacción de ejecución por la autoridad Pública	Se pretende culturizar a los actores de la vía pública con la ejecución continua por parte de las autoridades y organismos de la función pública que brinden resultados previsivos de siniestralidad en accidentes de tránsito, a través del pilar estratégico de Comportamiento Humano del PNSV 2021.	
<i>Evasiva</i> : Evitar siniestros de accidentalidad		



UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR

Extensión Cúcuta

**PROCESAMIENTO DE LA ENTREVISTA**

**ANÁLISIS JURÍDICO A LA FIGURA DEL PEATÓN  
INVOLUCRADO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN COLOMBIA**

Pregunta 2:	Categoría	Garantías en la prestación de servicios de transporte en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad sostenible.
¿El estado colombiano por medio del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como máxima autoridad, es garante con lo referente a la protección de peatones cuando prestan servicios de transporte en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad sostenible?	Dimensión	Funcionalidad de la autoridad pública en seguridad vial.
Respuesta		Comentario
<p>Doy mi respuesta como autoridad administrativa del transporte público, veo que el gobierno viene haciendo todo lo posible por garantizar la vida del peatón, del conductor, de toda aquella persona que de cierta manera estén en peligro o se vea involucrada en un siniestro, y, veo que el gobierno nacional sí viene haciendo lo posible, pero esto requiere conciencia, sentido de pertenencia de todas las personas que de cierta manera nos vemos ahí involucradas.</p> <p>Los peatones son las personas más vulnerables, las más expuestas, pero, también el peatón debe tener conciencia y respetar las señales de tránsito, debe saber utilizar los puentes que están diseñados para evitar cierto siniestro, deben conocer un poco las normas y deben tomar conciencia y sentido de pertenencia no tan solo por su propia vida si no por la vida de los demás también, porque cuando un peatón, por imprudencia o por desconocer una norma de tránsito o por el afán cotidiano, no tan solo ocasiona la pérdida de vida para él, sino también, la pérdida de vida del conductor o los pasajeros que van con el este.</p>	<p>Prevenir la siniestralidad en accidentes de tránsito, no es solo labor de la autoridad pública, es también, de todas las personas involucradas o no; se requiere de sentido de pertenencia, cultura ciudadana, conocer los derechos, deberes y prohibiciones en materia de seguridad vial y no incurrir en infracciones de tránsito por desconocimiento de la norma.</p>	
CATEGORIZACIÓN		
Categoría Abierta	Categoría Axial	
<p><i>Evasiva</i>: Los peatones, personas más expuestas y vulnerables de la vía pública</p>	<p>¿Es garante el Estado Colombiano, con la acción de resarcimiento del daño a las víctimas de accidentes de tránsito y en los mecanismos preventivos de accidentalidad?</p>	
<p><i>Prolijas</i>: El peatón debe tener conciencia, sentido de pertenencia, conocer las normas de tránsito.</p>		



UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR

Extensión Cúcuta

**PROCESAMIENTO DE LA ENTREVISTA**

**ANÁLISIS JURÍDICO A LA FIGURA DEL PEATÓN  
INVOLUCRADO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN COLOMBIA**

<b>Pregunta 3:</b>		
¿Considera usted, que las debilidades que presentó la implementación y desarrollo del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011/2016, continúan en el nuevo PNSV 2011/2021?	<b>Categoría</b>	Implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021
	<b>Dimensión</b>	Debilidades del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011
<b>Respuesta</b>		<b>Comentario</b>
Esas debilidades sirvieron para retroalimentar y para solucionar ciertos hechos y es, en los que estamos trabajando en la actualidad para que esas debilidades se conviertan en fortaleza y que nos lleve al resultado del objeto, que busca el plan nacional de seguridad vial, es evitar que el peatón o que un particular o que cualquier persona se vea involucrada en una muerte trágica en accidente de tránsito.		Se pretende esclarecer que los objetivos de los pilares estratégicos del Plan de Seguridad Vial 2021, se cumplan con las actuaciones y desarrollo de la autoridad pública competente y los peatones de la vía pública. La base, para mejorar la implementación del Plan se haya en las estadísticas de accidentalidad vial y las debilidades que presentó el PESV2011.
<b>CATEGORIZACIÓN</b>		
<b>Categoría Abierta</b>		<b>Categoría Axial</b>
Concreta: Evitar muerte trágica en accidentes de tránsito.		Las debilidades del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011, sirvieron de base para mejorar la implementación del PESV de 2021, con objetivos alcanzables y sostenibles.



UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR

Extensión Cúcuta

**PROCESAMIENTO DE LA ENTREVISTA**

**ANÁLISIS JURÍDICO A LA FIGURA DEL PEATÓN  
INVOLUCRADO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN COLOMBIA**

Pregunta 4:		
¿Cree que se cumplirá con el objetivo de “Reducir la mortalidad en un 18% del usuario tipo peatón por accidentes de tránsito en Colombia, para el 2021?”	<b>Categoría</b>	Reducir la mortalidad en un 18% en peatones por accidentes de tránsito
	<b>Dimensión</b>	Análisis en la minimización de mortalidad en un 18% del peatón por accidente de tránsito.
Respuesta		Comentario
<p>Estoy totalmente seguro, porque se viene trabajando de una manera disciplinada por parte del Gobierno Nacional, el caso de nosotros, aquí en la región Norte de Santander en el área metropolitana y en Cúcuta, venimos haciendo capacitaciones, concientizando a la gente, e incluso, este Plan Estratégico de Seguridad Vial no es tan solo para aquel conductor de transporte público o aquella empresa que pertenece al estado, no, aquí se involucra a todos, tanto particulares, funcionarios, conductores, como no conductores. Hace unos quince (15) días tuvimos la última capacitación en la Cámara de Comercio de Cúcuta y ahí se invitaron a todos los actores independientemente que conducen o no transporte público, a veces tiene que entrar a conocer entonces eso, me parece, que, a la manera que la hemos sabido llevar, como se está aplicando, vamos a garantizar ese 18%</p>		<p>El desarrollo constante de las actividades del Plan Estratégico de Seguridad Vial a través de los organismos competentes en ejercer control y la población en general en cumplir con lo regulado en las normas vigentes en materia de seguridad vial e implementado en el PESV2021, permite lograr minimizar el índice de mortalidad por causa de accidentes de tránsito.</p>
CATEGORIZACIÓN		
Categoría Abierta	Categoría Axial	
<p><i>Concreta:</i> Capacitaciones dirigidas a conductores y no conductores de empresas públicas y privadas.</p>	<p>El Subdirector de Transporte Público del Área Metropolitana de Cúcuta, considera y garantiza la minimización de mortalidad a usuarios de la vía pública, por cuanto, se está desarrollando el pilar estratégico de conducta humana del PESV, frente al fenómeno de estudio, la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito incrementó en el 2016, en un 3% en el Norte de Santander, según informe del Secretario de Tránsito Departamental, Lo que se espera es reducir para el 2021.</p>	
<p><i>Concreta:</i> Se garantiza el 18% de reducción de accidentalidad vial a peatones.</p>		



UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR

Extensión Cúcuta

**PROCESAMIENTO DE LA ENTREVISTA**

**ANÁLISIS JURÍDICO A LA FIGURA DEL PEATÓN  
INVOLUCRADO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN COLOMBIA**

Pregunta 5:		
¿Considera usted, que hoy en día se cumple con la aplicabilidad de los pilares estratégicos de Gestión Institucional, comportamiento Humano, Atención y Rehabilitación de Víctimas, Infraestructura y vehículos del PNSV 2011/2021?	<b>Categoría</b>	Pilares Estratégicos del Plan Nacional de Seguridad Vial 2021.
	<b>Dimensión</b>	Aplicabilidad de los Pilares Estratégicos de Seguridad Vial en Colombia
Respuesta		Comentario
<p>Pues en la medida proporcional o lo que se viene ejecutando si lo venimos como se dice cumpliendo dando la tarea para cumplir la meta por parte del Gobierno Nacional se viene haciendo y considero que eso es sentido de pertenencia en común de todo los actores si no hay sentido de pertenencia, si no hay disciplina y si el Gobierno no es coercitivo a que le cumplan por lo menos en mi caso personal es obligatorio que las empresas de transporte público no tan solo presente informe, si no que ejecuten el Plan de Seguridad Nacional Vial y hay que mirar en que plan lo están ejecutando si bien o mal o hay que irlo asesorando que no es tan solo sancionarlos toca asesóralos para que la finalidad ellos cumplan, y si los cumplen vamos a evitar tantos siniestros.</p>		<p>La seguridad vial en Colombia es un deber de todos los colombianos y residentes, así como de la autoridad competente, entidades públicas y empresas privadas. Esta última tiene el deber de establecer y ejecutar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, que cuenta con la metodología de implementación, según Resolución 1565 de 2014.</p>
CATEGORIZACIÓN		
Categoría Abierta	Categoría Axial	
<p><i>Concreta</i>: Establecer el Plan Estratégico de Seguridad Vial por parte de las empresas privadas.</p>	<p>Los organismos de control deben cumplir con la funcionalidad en relación a la seguridad vial en Colombia; Las entidades públicas y empresas privadas están en la obligación de establecer y ejecutar un Plan estratégico de Seguridad Vial dentro de las instalaciones de la organización; El Ministerio de Transporte como el Ministerio de Trabajo tienen la facultad de inspeccionar y sancionar a las empresas que no cumplan con el desarrollo del Plan, así como las Administradoras de Riesgos Laborales en asesorar a las empresas.</p>	
<p><i>Prolijas</i>: Gobierno Nacional coercitivo y actores en general con sentido de pertenencia.</p>		



UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR

Extensión Cúcuta

**PROCESAMIENTO DE LA ENTREVISTA**

**ANÁLISIS JURÍDICO A LA FIGURA DEL PEATÓN  
INVOLUCRADO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN COLOMBIA**

<b>Pregunta 6:</b>	<b>Categoría</b>	Sistema de Pasos para peatones
¿El Sistema de Pasos para peatones, es una de las garantías que brinda protección a usuarios tipo peatones en Europa. Siendo esta una infraestructura segura establecida como uno de los pilares estratégicos del PNSV 2011/2021, ¿Por qué este sistema es ausente en Colombia?		<b>Dimensión</b>
<b>Respuesta</b>		<b>Comentario</b>
Sería bueno que se colocara a la universidad y universidades, porque se requiere de tipos de investigación proyectos mirar analogías análisis como la aplican resultados que culturas tienen y que cultura no tienen a través de una investigación mirar a ver si se puede aplicar acá no tan solo ir a sacar una ley o un decreto y que aplique si no considero que son los resultados de una investigación por que tiene que ver con cultura, tiene que ver con normas de tránsito, con señalización, tiene que ver con pedagogía entonces hay si invito a la universidad a que sea el garante o sea la persona o promotor que tiene un proyecto de pronto completo un proceso resultado de una investigación.		El sistema de pasos para peatones, hace parte del pilar estratégico del Plan Nacional de Seguridad Vial, la cual, brinda garantías a los transeúntes y podría ser uno de los mecanismos de fortaleza que permita mitigar la accidentalidad en Colombia.
<b>CATEGORIZACIÓN</b>		
<b>Categoría Abierta</b>		<b>Categoría Axial</b>
<i>Disimil</i> : Se requiere de investigación de proyectos por la universidades del desarrollo del Sistema de Pasos de otros países.		Para la implementación y ejecución del Sistema de Pasos de Peatones en Colombia se encuentra desarrollada en un sistema precario, por cuanto, no se ejerce control por parte de los organismos de tránsito, en relación al cumplimiento establecido en el pilar de infraestructura segura.



UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR

Extensión Cúcuta

**PROCESAMIENTO DE LA ENTREVISTA**

**ANÁLISIS JURÍDICO A LA FIGURA DEL PEATÓN  
INVOLUCRADO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN COLOMBIA**

Pregunta 7:		
¿El comportamiento de los peatones y los factores de distracción inciden en la accidentalidad vial? ¿Cuáles son las estrategias establecidas para minimizar este tipo de accidentes de tráfico en Colombia?	<b>Categoría</b>	Comportamiento Humano por parte de los actores vulnerables de la vía pública.
	<b>Dimensión</b>	Estrategias que proponga minimizar accidentes de tránsito originadas por factores de distracción por parte de los transeúntes
Respuesta		Comentario
<p>Es un desastre, porque hoy en día el peatón le da más importancia a su celular a su iPhone o a sus audífonos, cruzan una calle totalmente distraído, no se va por la cebrá, de pronto un peatón ve a una mujer embarazada o adulto mayor, no le da la mano, falta cultura. Considero que eso si se requiere de cierta manera que la gente y que todos los actores entremos a concientizarnos de que si no hay cultura, un sentido de pertenencia. No hay un valor social por la vida y por la integridad física, aquí no se habla tan solo la vida, muchas veces con limitación física y por lo tanto la distracción del peatón es un arma mortal.</p> <p>Lo que indica al área metropolitana de Cúcuta, yo personalmente he hecho acompañamiento a los actores de tránsito y ellos ha hecho estas actividades, a través de varias metodologías para concientizar al peatón y si vamos a mirar las normas de tránsito están ahí las sanciones para peatón, lo que si necesitamos es culturizar y que sean más coercitivos por parte de los agentes de tránsito ellos tiene toda la facultad, y también la conciencia de la gente, si aun peatón se le sanciona y se le dice de debe capacitar o una charla y éste no quiso hacerla, se forma un problema para el agente de tránsito. Si se requiere por parte del estado que sea un poco más coercitivo por parte de los agentes de tránsito.</p>		<p>El comportamiento humano es uno de los pilares estratégicos del Plan Nacional de Seguridad Vial 2021, que busca fomentar y promover la cultura ciudadana a través de la educación vial dirigida a conductores, motociclistas, pedalistas y transeúntes.</p>
CATEGORIZACIÓN		
Categoría Abierta		Categoría Axial
<p><i>Concreta:</i> conciencia y sentido de pertenencia por parte de los peatones infratores de la vía pública</p> <p><i>Concreta:</i> Que el Estado Colombiano sea más coercitivo con los peatones que infrinjan las normas y reglamentos establecidos en materia de seguridad vial, ejercida por medio de las autoridades de tránsito</p>		<p>Se persive que el Estado Colombiano es permisivo con el comportamiento humano en relación a la seguridad vial, la cual, ha generado incremento en los índices de mortalidad y lesiones fatales a las víctimas en accidentes de tránsito.</p>



UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR

Extensión Cúcuta

**PROCESAMIENTO DE LA ENTREVISTA**

**ANÁLISIS JURÍDICO A LA FIGURA DEL PEATÓN  
INVOLUCRADO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN COLOMBIA**

<b>Pregunta 8:</b>		
¿Considera usted, que los organismos de tránsito nacional y entes territoriales fallan en las acciones de fortalecimiento institucional en seguridad vial?	<b>Categoría</b>	Fallas en las acciones de fortalecimiento institucional en seguridad vial
	<b>Dimensión</b>	Responsabilidad de los organismos de tránsito
<b>Respuesta</b>		<b>Comentario</b>
<p>Considero que si hay fallas, pero, en muchas veces las fallas no son por, la negligencia del funcionario de tránsito, sino también la falta del personal idóneo, para poder liderar, ejecutar e implementar y hacer exigible la ejecución del el PNSV. No hay estabilidad laboral de funcionario, además, hay un desconocimiento por parte del mismo funcionario, si dejan un funcionario en el mismo trabajito y se vuelve algo de manera periódica créame que va a ver resultados, entonces hay varios factores que hay que entrar analiza, mis sugerencias es que los alcaldes se concienticen, que se requiere de personas capacitadas y preparadas para estos cargos.</p>		<p>Las estadísticas de fuentes confiables, suministran información de los altos índices de mortalidad y lesiones fatales por causa de accidentes de tránsito a personas vulnerables de la vía pública, que frente al fenómeno de estudio a través de la entrevista, se denota las falencias de las instituciones en seguridad vial.</p>
<b>CATEGORIZACIÓN</b>		
<b>Categoría Abierta</b>		<b>Categoría Axial</b>
<p><i>Concreta:</i> Carencia de personal idoneo para implementar y ejecutar el PNSV y liderar y ejecutar la educación vial dirigida a los actores de la vía pública</p>		<p>Las estadísticas indican que los organismos de tránsito fallan al ejercer control , asimismo, el entrevistado denota las falencias de la administración pública en la contratación de personal que carece de competencias y formación académica para ejercer cargos acorde a su rango, por una parte, por otra, no hay estabilidad laboral para los funcionarios públicos que ejerzan en las instituciones adscritas y vinculadas al ministerio de transporte, con el propósito de ofrecer un servicio público de calidad, promoción profesional, cultural y social.</p>
<p><i>Concreta:</i> Sugiere estabilidad laboral a funcionario de tránsito con un perfil idoneo, competente para ejercer cargos acorde a su rango que permita una promoción profesional, cultural y social.</p>		



UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR

Extensión Cúcuta

**PROCESAMIENTO DE LA ENTREVISTA**

**ANÁLISIS JURÍDICO A LA FIGURA DEL PEATÓN  
INVOLUCRADO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN COLOMBIA**

Pregunta 9:		
¿Cuál (es) podría ser para usted, los mecanismos de control efectivos para minimizar la accidentalidad vial en Colombia, especialmente a peatones involucrados?	<b>Categoría</b>	Mecanismos de control para mitigar la accidentalidad vial en Colombia
	<b>Dimensión</b>	Estrategías de control efectivo y seguro para minimizar la accidentalidad vial en Colombia
Respuesta		Comentario
<p>Considero que lo primordial es concientizar al peatón en cuanto que no sean irresponsables, sobre todo en el uso del celular, pues si bien es cierto, todos tenemos inconvenientes, problemas en cualquier momento de la vida, de pronto estamos distraídos. Entonces más que todo concientizar al peatón y señalar tanto al conductor, si es cierto que el conductor es imprudente son intolerante y eso se viene trabajando, pero, hay una parte que no se ha trabajado, que requiere de un trabajo fundamental, es el peatón, que se concientice de la responsabilidad de su propia vida, la integridad física, y los demás, también depende de él.</p>		<p>Mitigar la accidentalidad vial en Colombia es un compromiso y responsabilidad de los actores objetivos (organismos y autoridades de tránsito) y subjetivos (conductores, motociclistas, pedalistas y peatones) de la vía pública.</p>
CATEGORIZACIÓN		
Categoría Abierta	Categoría Axial	
<p><i>Prolijas</i>: Concientizar al peatón en la prevención de accidentes de la vía pública</p>	<p>Es una realidad, que Colombia es uno de los países con alto índice de mortalidad causada por accidentes de tránsito, según información que se ha logrado evidenciar por OMS, el Instituto Nacional de Medicinal Legal y Ciencias Forence y el Observatorio Nacional de Seguridad Vial que frente al fenómeno de estudio, es importante resaltar que para lograr el cumplimiento de los objetivos del PNSV 2021, se debe ejecutar los pilares estratégicos establecidos en el mismo Plan, con la responsabilidad y participación continua y sostenible de todos los actores de la vía pública.</p>	
<p><i>Prolijas</i>: Hay una parte que no se ha trabajado y es fundamental, concientizar al peatón de la responsabilidad de su propia, la integridad física y la de los demás.</p>		

## CAPITULO 4. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN

### *4.1.1. Los Pilares Estratégicos del Plan Nacional de Seguridad Vial en Colombia con base al marco jurídico en relación a la figura del peatón involucrado en accidentes de tránsito.*

Las normas aplicables en los instrumentos internacionales en relación a los peatones involucrados en accidentes de tránsito a nivel mundial, la cual Colombia es parte signataria se logra en el Convenio sobre la circulación vial, 1949 emitido por los estados contratantes deseosos en favorecer el desarrollo y la seguridad de la circulación internacional por carreteras, estableciendo para cada Estado uniformes donde se involucran actores como los conductores, peatones y demás usuarios de la carretera, estipulado en su artículo séptimo de la prevención de conductas que puedan causar daños materiales o morales a las personas o daños materiales a la propiedad tanto pública como privada.

El comportamiento puede originar daños humanos y materiales cuando no se prevé de efectos adversos a causa de peligros u obstáculos en la circulación de la vía pública que puede generar como resultado lesiones fatales e inclusive la muerte a los actores vulnerables de la carretera, así como daños a la propiedad pública y/o privada. Es por ello que una de las funciones primordiales es la Secretaria General de las Naciones Unidas en solicitar la información pertinente a cada Estado de acuerdo a los hechos facticos e índices estadísticos que permita investigar y realizar acciones de mejoras y controles de seguridad con el propósito de garantizar el amparo a los usuarios vulnerables de la vía pública en cada estado contratante.

La Resolución 64-255 de 2010, emitida por la Asamblea General de las Naciones Unidas, la cual Colombia es estado signatario, tiene como fin, realizar acciones de mejoramiento de seguridad vial en el mundo con la participación de los gobiernos en utilizar el informe mundial sobre prevención de los traumatismos originados por el tráfico con base a las medidas en materia de seguridad vial, aplicar sus recomendaciones especialmente en factores de riesgos ya establecidos y entre otras, el uso de los cinturones de seguridad y dispositivos protectores para niños, uso del casco a motociclistas y acompañantes, prevenir

conducir bajos los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas, conducir a la velocidad estipulada en las normas vigentes y contar con una infraestructura apropiada y prestar especial atención a las necesidades de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito.

La Asamblea General de las Naciones Unidas ha designado a la Organización Mundial de la Salud trabajar en cooperación con las comisiones regionales de las Naciones Unidas en materia de Seguridad Vial, proporcionando a los gobiernos y la sociedad civil directrices sobre medidas encaminadas frente a los factores de riesgos para la seguridad vial y facilitar su aplicación.

A Nivel Nacional, en el artículo segundo de nuestra carta magna, Se garantiza la efectividad de los principios derechos y deberes del conglomerado social, se promueve la prosperidad general; específicamente el artículo 24 ibídem se categoriza por el derecho a la libre circulación por el territorio nacional la cual, el Estado colombiano es garante a la protección de los asociados, que, frente al fenómeno de estudio se conoce que las disposiciones normativas en materia de tránsito se trasfiere esos mismos principio, derechos y deberes a los actores de la vía pública especialmente en derecho de prelación.

En el marco normativo colombiano se trae a colación la facultad de las compañías aseguradoras en garantizar con el seguro obligatorio de accidentes de tránsito expedido a los vehículos y motociclistas en Colombia que tiene como fin, resarcir los daños materiales y morales causado por accidentalidad vial a los actores vulnerables de la vía, los recaudos por concepto de SOAT, destinan un 3% de la prima para garantizar la realización de campañas previsivas en seguridad vial que deberá ser dirigida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

El manejo del sistema financiero en materia de seguridad vial, tránsito y transporte, debe ser desarrollado en actividades previsivas, sin embargo, es fundamental que los organismos y autoridades de tránsito cumplan con ejercer control y vigilancia, para lograr mitigar la mortalidad originada por accidentes de tráfico terrestre, pues la educación vial y las campañas de pedagogía en seguridad vial no funcionan como única estrategia.

En el segundo artículo de la Ley 105 de 1993, emitido por el Congreso de la República de Colombia, que regula el sistema nacional de transporte la cual reza sus principios rectores fundamentales, la soberanía, intervención del estado, la libre circulación, integración nacional e internacional de la seguridad que constituye una prioridad del sistema y del sector transporte y sintetiza en el principio rector de seguridad vial, la cual, el Estado es garante por medio de la dirección del Ministerio de transporte como autoridad suprema de tránsito que tiene como funcionalidad la de definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la Policía Nacional en materia de tránsito, y esta última en velar por el cumplimiento de las normas en materia de tránsito y transporte en Colombia.

Le corresponde ejercer control a la Policía Nacional de tránsito, por cuanto, su funcionalidad es la de velar por el cumplimiento de las disposiciones normativas en materia de tránsito y transporte, la seguridad de los actores de la vía pública y de la propiedad pública y privada, además, sancionar a quienes infrinjan las normas. Sí, es un deber de los organismos y agentes de tránsito de ejercer control, ¿Por qué tan solo el 43% de los municipios en Colombia ejercen esta función? Según informa la Superintendencia de Puertos y Transporte quien es el organismo que ejerce vigilancia y control a los organismos y autoridades de tránsito.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, es un deber que debe portar a todos los vehículo y motocicletas que transiten por el territorio nacional y debe cumplirse como lo consagra el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero según Decreto 663 de 1993 sancionado por el residente de la república que define el régimen del seguro obligatorio frente a los daños corporales causados en accidentes de tránsito por contingencias a los usuarios de la vía pública.

El Seguro de Accidentes de Tránsito es de obligatorio cumplimiento para transitar en vehículo automotor por el territorio nacional, amparado para cubrir daños a los usuarios vulnerables de la vía pública por medio de la institución del daño que será resarcido por medio de la autoridad judicial en gran parte, que se estima, por la gravedad de la lesión y la atención de los servicios de salud que será indemnizado hasta en 500SMLMV, por

incapacidad permanente hasta el 180SMLMV, por muerte a usuarios víctimas en accidentes de tránsito hasta 600SMLMV y por gastos fúnebres soportados hasta 150SMLMV.

Posteriormente se crea el Estatuto Nacional de Tránsito, emitido por el Congreso de la República de Colombia por medio de la Ley 336 de 1996, que, en su segundo artículo, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte. El pilar esencial del Sistema como principio rector es la seguridad vial que se cumple con la aplicación en el Plan Nacional de Seguridad Vial.

A partir del Código Nacional de Tránsito emitido por el Congreso de la república de Colombia por medio de la Ley 769 de 2002 que se categoriza en la circulación peatonal y especial determinada a la población transeúnte y de las multas, sanciones e infracciones de tránsito determinada a los actores infractores que serán sancionadas por los organismos y autoridades de tránsito y dirigida por el Ministerio de Transporte.

La circulación peatonal se encuentra en el artículo 57 del Código, la cual reza la previsibilidad de los transeúntes al cruzar vías vehiculares, cerciorándose de que no exista peligro eminente para hacerlo, además el artículo 58 ibídem, señala la circulación especial a los transeúntes con trastornos mentales, que se encuentren bajo influencias de alcohol y sustancias psicoactivas o medicamentos que disminuyan sus reflejos, invidentes, sordomudos incapaces, niños y niñas menores de seis años y adulto mayor que deberá estar acompañados de personas responsables y mayores de 16 años, así como de atención especial por parte de los funcionarios de los organismos y autoridades de tránsito.

La investigación del presente documento reconoce que las razones de incremento en los índices de mortalidad por causa de accidentes de tránsito son las ineficaces investigaciones, siendo esta la principal estrategia en seguridad vial necesaria para desarrollar metodologías, mejorar conocimientos sobre los sucesos facticos de tránsito y las falencias en el diagnóstico, análisis y planificación de la población objeto, por cuanto, fue necesario rediseñar y extender el período de cumplimiento en el Plan Nacional de Seguridad Vial hasta

el 2021, sin embargo, dentro del pilar estratégico de comportamiento humano u otros pilares, se cercenó a la población transeúnte de especial cuidado y protección.

El Sistema Financiero y recaudos, podría estar afectado por el incremento en el índice de mortalidad, según informes del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, por una parte y la otra, el control de recaudos por infracciones, multas y sanciones de tránsito que tiene como destino a planes de tránsito, educación vial, dotación de equipos, combustible y seguridad vial con responsabilidad y funcionalidad de la Federación Colombiana de Municipios de la Dirección Nacional – SIMIT.

Para el cumplimiento de la funcionalidad de los organismos y autoridades de tránsito, se ha creado normas de control vial, el cual se debe contar con personal idóneo con formación académica integral que garantice un servicio público de calidad, como lo describe el artículo tercero de la Ley 1310 de 2009, emitido por el Congreso de la República de Colombia, que exige a los funcionarios de tránsito como los comandantes, subcomandantes, técnicos, operativos y agentes de tránsito con competencias acorde al perfil de sus funciones que permita una promoción profesional, cultural y social con valores morales y éticos, que lideren un servicio de calidad.

Así, como lo mencionado en normas anterior, en el presente documento, los organismos y agentes de tránsito están instituido para velar por el cumplimiento de las normas en materia de tránsito, transporte y seguridad vial y garantizar la libre locomoción, así lo indica el artículo quinto ibídem, menciona en generalidades las funciones permanentes de la autoridad pública de tránsito, entre ellos se encuentra la de ejercer como policía judicial tanto en materia penal como administrativa en tránsito y transporte, otras funciones permanente como educativa, preventiva, solidaridad y vigilancia cívica. Aunque se denota que tan solo el 43% de los funcionarios ejercen control a nivel nacional y que en los últimos diez años la mortalidad en Colombia ha disminuido en un 4% en el 2017, es viable que con el cumplimiento de ejercer control y la aplicabilidad de las actividades del Plan Nacional de Seguridad Vial 2021, se logre alcanzar la meta establecida en uno de los objetivos del Plan, que es reducir en un 26% el índice de muertes en Colombia.

Aunque existe modificaciones, reformas y derogaciones normativas en materia de tránsito y transporte que busca acciones de mejora y disminuir la accidentalidad en Colombia causada por accidentes de tránsito a peatones involucrados, que tiene como propósito garantizar la ejecución y cumplimiento de la política nacional en materia de seguridad vial, mediante la Ley 1383 de 2010, se puede evidenciar que la causa de las falencias en la ejecución de actividades, se encuentra principalmente en la carencia de la vigilancia y control por los organismos y autoridades de tránsito, que afectan el sistema económico y la salud pública del país. Se debe resaltar que la seguridad vial es una política del Estado que tiene como objetivo la prevención y reducción de siniestros de tránsito terrestre.

La categorización de la educación vial a los actores y no actores, transeúntes, conductores y no conductores, determina la responsabilidad a los organismo de tránsito en promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras de la vía, que debe ser vigilada y controlada por el Ministerio de Transporte y dirigida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, así se consagra en el artículo primero de la Ley 1503 de 2011 emitida por el Congreso de la República de Colombia que tiene como objetivo normativo la formación de hábitos, comportamientos y conductas de seguridad vial.

El ámbito de la Ley 1503 de 2011, es la responsabilidad social empresarial, acciones del estado en promover la educación en seguridad vial y responsabilidad a los actores de la vía, promover campañas formativas e informativas, crear cultura de conciencia a los usuarios vulnerables de la vía sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible.

Dentro de la misma, en el artículo segundo menciona específicamente quienes son actores de la vía pública, los peatones, transeúntes, pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, motociclistas y sus acompañantes, pedalistas, entre otros, es responsabilidad integral, los usuarios vulnerables de la vía pública en prever siniestro de accidentes de tránsito con hábitos, comportamientos y conducta de seguridad vial y de los organismos de control de tránsito, es arduo concretar una información sobre la ejecución de sus actividades, para alcanzar los objetivos del Sistema de Seguridad Vial, como es cierto, la multiplicidad de órganos y autoridades adscrita y vinculadas al Ministerio de Transporte y

facultadas en materia de seguridad vial, así como la multiplicidad de fuentes de información hace que sea una de las debilidades del sistema por la ineficacia de investigación con conocimiento y la recolección de fuentes concretas y precisas que afecta los resultados de los siniestros de accidentalidad vial y la atención especial de los servicios de la salud.

A partir de la Ley 1702 de 2013, el Congreso de la República de Colombia ha dispuesto la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en Colombia, unidad especial con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio adscrita al Ministerio de Transporte facultada para coordinar, ejecutar, gestionar y hacer seguimiento a los planes y estrategias dirigidos a garantizar el cumplimiento de los objetivos y políticas de la seguridad vial, realizando acciones con el Equipo Observatorio Nacional de Seguridad Vial que tiene el propósito de desarrollar el Sistema de Información para la Seguridad Vial, la cual brinda información unificada y confiable de estadísticas de accidentalidad en Colombia; logrando un reporte sistematizado y actualizado a través de la página web de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

A través de la Resolución 2273 de 2014, emitida por el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial realiza ajustes y amplía la vigencia del Plan Nacional de Seguridad Vial del 2016, hasta el 2021, con el fin de garantizar el cumplimiento de los objetivos y pilares estratégico. El proceso de ajuste al Plan, se da por las debilidades encontradas en la fase de implementación del plan anterior, Los ajustes del Plan de Seguridad Vial 2021 prioriza la salud pública que debe ser abordada en forma holística y coherencia con los objetivos del nuevo Plan, que busca mitigar la accidentalidad en Colombia con el diseño de los pilares estratégicos a mediano plazo y el cumplimiento de los objetivos, especialmente el de reducir el número de víctimas fatales en un 26% por accidentes de tránsito a nivel nacional para el 2021.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial es la responsable de la acciones de mejoramiento del Plan de Seguridad Vial y el Gobierno Nacional de garantizar la Seguridad Vial al conglomerado social, es por ello que se sanciona el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, emitido por el Congreso de la República de Colombia, que tiene como propósito,

mejorar las condiciones de seguridad de pasos nacionales, fortificando la seguridad en carreteras, así lo consagra el artículo 263 de la Ley 1753 de 2015, que pretende con recursos provenientes de multas, sanciones e infracciones de tránsito fortalecer el Sistema de Pasos Nacionales. Sistema de mayor relevancia que ha logrado mitigar la accidentalidad en países europeos.

Se finaliza los criterios de análisis del marco legal, con el Código Nacional de Policía y Convivencia, que garantiza en el artículo 141, el derecho de prelación de los peatones y ciclistas, con la limitante en vías férreas, autopistas y vías arterias. Los conductores de vehículos y motociclistas que deben prever cualquier acción que implique obstaculizar la movilidad de los peatones y ciclistas y le darán prelación en los cruces viales.

Es responsabilidad de ejercer control operativo por los organismos y agentes de tránsito, es también responsable los usuarios de las vías públicas en su autocuidado y control, pues existe responsabilidad de estos actores por la falta del deber objetivo de cuidado y la culpa exclusiva del peatón involucrado en accidentes de tránsito.

#### ***4.1.2. La línea jurisprudencial y sus principales variaciones frente a la protección de peatones involucrados en accidentes de tránsito en Colombia.***

La categorización de la responsabilidad patrimonial del estado en la decisión del fallo 25000-23-26-000-2000-02309-01 del 22/Ene/2014, del Consejo de Estado, Sala Plena Contenciosa Administrativa, Sección Tercera, la cual se sintetiza en los siguientes hechos facticos, El accidente de tránsito fue causado por dos patrulleros de la Policía Nacional, portando su uniforme y conducía por las vías de Bogotá una motocicleta particular de propiedad de Tomas Alfredo Romero Tovar, llevaba de parrillero al agente José Niño Vega, la cual colisionó a la transeúnte Olga Lucia González Orjuela, encontrándose esta con seis meses de gestación, dejó como resultado a la actora, lesiones de gravedad con secuelas de un Trauma Cráneo Encefálico y politraumatismo, e incapacidad permanente con una disminución del 76% de su capacidad laboral, además, sufrió la pérdida de su hija por nacer,

en la decisión del Consejo de Estado No reconoció Responsabilidad patrimonial del Estado, toda vez, que el agente de la Policía Nacional, aunque portaba el uniforme institucional, no se encontraba al servicio propio de sus actividades, El vehículo que colisionó a la actora es de propiedad particular del agente.

No hubo protección a la transeúnte en cuanto a la acción pretendida de Reparación directa con la autoridad pública, por cuanto, la parte actora no acreditó plenamente la carga de la prueba (Art. 167 CGP), por lo tanto, no se decretó la existencia del daño antijurídico. En Síntesis, la Transeúnte, mujer de escasos recursos económicos con 6 hijos que fue atropellada por una motocicleta conducida por un agente de la policía nacional y de su propiedad, que le causó secuelas e incapacidad permanente con una disminución del 76% de la capacidad física que además sufrió la pérdida de su hija por nacer.

La administración de justicia con principios de igualdad, debido proceso, la sana crítica y lealtad procesal, garantiza los derechos de las víctimas involucradas en accidentes de tránsito, por medio del resarcimiento indemnizatorio del daño material y/o moral ocasionado. sin embargo, en la decisión del fallo 25000-23-26-000-2000-02309-01 del 22/Ene/2014, del Consejo de Estado, Sala Plena Contenciosa Administrativa, Sección Tercera, no brindo la protección a la accionante, dejando como resultado una mujer con secuelas e incapacidad permanente con una disminución del 76% de la capacidad física, la pérdida de un hijo por nacer, al estar en la etapa de gestación en el momento en que fue víctima del accidente de tránsito, con seis hijos menores de edad y con bajos recursos económicos.

Asimismo, ocurre a la señora Marleny Álzate González, en accidente de tránsito que le ocasionó la muerte a la transeúnte al ser arrollada por motociclista que conducía en exceso de velocidad en zona escolar del municipio de Pereira. Se profirió sentencia por vía penal en contra del motociclista y a su vez, se inicia por vía civil en contra del municipio de Pereira por la omisión de la administración del deber de construcción de la vía pública, toda vez que en el lugar de los hechos, no existía andén para peatones, motivo por la cual, la occisa transitó por la vía vehicular cuando fue arrollada. El municipio llamó en garantía a la Previsora S.A.

El magistrado ponente Dr. Carlos Jaramillo Delgado, del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Cauca, se ha pronunciado en la acción de reparación directa en sentencia N°19001-33-31-007-2012-00203-01 de fecha 14 de agosto de 2014, toda vez, que en accidente de tránsito ocasionado por un agente de la Policía Nacional y con vehículo propio de la institución, causa perjuicios físicos, materiales y morales; la cual el agente se resguarda en que la persona accidentada y lesionada se encontraba en la huida por evitar imputación de cargos penales que a su vez, invocó la excepción de culpa exclusiva de la víctima al peatón accidentado y parte actora del presente caso.

Después de un análisis jurídico equivoco, el juzgado de Primera Instancia en materia probatoria determinando la culpa exclusiva de la víctima, por la cual, se traslada con conocimiento al Tribunal Contencioso Administrativo del Cauca, invocando la parte actora el recurso de apelación por la decisión del Juzgado Séptimo Administrativo del Circuito de Popayán.

El Tribunal Contencioso Administrativo, analiza el caso en concreto con base a los preceptos responsabilidad del Estado, el daño antijurídico, la imputación de los cargos en contra de la víctima del accidente ocasionado por el agente de la Policía Nacional, y si hubo culpa exclusiva de la víctima, retoma y hace la relevancia de la prueba trasladada del proceso penal, imputación de lesiones personales la cual se analiza por testigo presencial. Entra analizar circunstancias que justifique el accidente si dieron lugar.

La decisión tomada por el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Cauca, es contraria a la decisión del Aquo, y se pronuncia en falla del servicio exclusiva de la institución del Ministerio público – Policía Nacional por extralimitación de la fuerza pública y desproporción en el procedimiento policivo, siendo víctima y sin antecedentes penales la parte actora.

La protección al peatón por accidente de tránsito se hizo efectiva por decisión del Tribunal Contencioso Administrativo del Cauca y se declara la existencia del hecho, se probó la fuerza excesiva del agente de la Policía y más aún cuando el vehículo pertenece a la

institución, la cual, la administración de la justicia obro al principio de lealtad procesal y garantiza derechos constitucionales en el amparo del transeúnte víctima en accidente de tránsito.

El Consejo de Estado, Sala Plena Contenciosa Administrativa, Sección Tercera, en sentencia de radicado N° 66001-23-31-000-2003-00748-01, del 24 de febrero de 2016, en Risaralda, analiza el caso en concreto, sobre los presupuestos de caducidad de la acción, legitimación en la causa, deber de la administración de construir pasos peatonales y la responsabilidad patrimonial del municipio, por la decisión del Tribunal Administrativo de Risaralda, al declarar la Responsabilidad a la administración del municipio, exoneró a la Previsora S.A. y concede a pagar a dos de los ocho actores, por cuanto, los otros seis actores, no acreditaron parentesco con la occisa, se determinó la falta de legitimación en la causa por activa.

La Sala Plena, revoca la decisión proferida por el Tribunal Administrativo de Risaralda, al determinar que el análisis de responsabilidad patrimonial del municipio frente al caso en concreto, no resulta imputable, al comprobarse la conducta del motociclista por la irresponsabilidad al conducir sin el deber objetivo de cuidado, pasando por alto las señalizaciones de seguridad de la vía pública.

Frente al fenómeno de estudio, en que el Estado es garante de los principios, deberes y derecho a la protección de la figura del peatón involucrado en accidentes de tránsito. No se logra en este caso a los familiares beneficiarios de la occisa, en la acción pretendida de responsabilidad directa contra la administración demandada, por cuanto, las transeúntes no previeron el peligro y riesgo en que incurrirían, identificándose la culpa exclusiva del peatón, por una parte; por la otra, la administración de justicia exoneró de responsabilidad al municipio por no existir el nexo causal, entre este por la omisión del deber de construir senderos peatonales, pero, si se comprobó este conector entre el motociclista por conducir en exceso de velocidad, sin el deber objetivo de cuidado que causó la muerte a una de las transeúntes, mujer trabajadora informal de bajos recursos económicos que dejó ocho hijos sobrevivientes y expuestos a una sociedad vulnerable. A partir de los presupuestos de los

investigadores, las garantías jurídicas que brindan protección a la usuaria víctima en el accidente de tránsito que dejó como resultado la muerte, no se le tutela el derecho fundamental a la vida.

Seguidamente se releva otro caso en Colombia de la figura del peatón involucrado en accidentes de tránsito, en decisión del Juzgado Quinto Administrativo Oral del Circuito de Cartagena, en sentencia N°049 del siete (7) de marzo de 2016, por la falta de señalización – omisión administrativa, por parte de INVIAS, que originó la muerte de un menor de edad por exceso de velocidad de un conductor vía nacional del municipio del Carmen de Bolívar. El progenitor del occiso impetra demanda contra INVIAS por considerar que es su responsabilidad tomar todas las precauciones, señalización, reductores que se exijan a los conductores imprudentes y permitan evitar daños irreparables.

El Juzgado analiza el problema jurídico en tres preceptos, Si hubo responsabilidad del Estado por acción u omisión de las entidades públicas, estudia la doctrina en sentido etimológico a la institución del daño (daño, hecho dañino y nexos causal) y la estructura normativa que regula lo planteado por la demandante.

Analizado el caso en concreto por el despacho saneador, el juez decide en exonerar la responsabilidad por falta de legitimación en la causa por pasiva a INVIAS, siendo ésta legitimación a los funcionarios de la administración pública y entes territoriales en concordancia al Código de Tránsito en los artículos 115 y 120. Tanto en la parte motivada de la sentencia como en el fallo, la administración de justicia no hace pronunciamiento alguno del Ministerio de Transporte.

En el presente procedimiento judicial, no se logró garantizar protección al peatón occiso Eduardo Rafael Murillo, por cuanto se negó el resarcimiento del perjuicio de acuerdo a los artículos 115 y 120 del Código de Tránsito, toda vez, que las carreteras son menester de otras entidades públicas o privadas. Deja claro el juzgador que el sistema de Seguridad Vial del país no es previsivo y lo considera ineficaz; El mismo Código de Tránsito resulta ser contradictorio en sus artículos antes mencionados.

Seguidamente se conoce por la Sala Sexta de Revisión de la Corte Constitucional en Sentencia T634 de 2017, la acción de tutela en una dimensión de garantías jurídicas en el reconocimiento de la pensión de invalidez al actor por medio de agente oficioso, en calidad de compañera permanente, por haber perdido en un 91% la capacidad física laboral a causa de un accidente de tránsito generado en febrero de 2014.

La cual, la parte actora y la agente oficiosa en calidad de compañera permanente, instauraron la acción de tutela contra Porvenir S.A., por la vulnerabilidad de derechos fundamentales a la vida digna, a la seguridad social y al mínimo vital, al negarse recibir documentos que acreditan el derecho a la pensión de invalidez producto de la pérdida de su capacidad laboral del 91%.

La Administradora del Fondo de Pensiones, Porvenir S.A., argumenta los hechos bajo el presupuesto sentencia de interdicción, acentuada al registro de nacimiento del actor y obviando que el derecho a la pensión de invalidez por conexidad a los derechos fundamentales. En decisión del Juzgado 9° Civil Municipal de Ejecución de Medellín que admite Acción de Tutela, pero, deniega el amparo por ser derechos económicos y no probar el perjuicio eminente e irremediable a las pretensiones del actor.

Decisión que obliga a la parte actora en invocar el recurso de apelación ante la sala Sexta de la Corte Constitucional, con competencia de analizar el problema jurídico en los preceptos de: si existe o no, carencia del objeto por hecho superado en el caso en que la única solicitud de la Tutela en la recepción de la solicitud y sus respectivos anexos para acceder a Pensión de Invalidez, cuando Porvenir S.A. recepciona con extemporaneidad los documentos emitidos por el actor para tal fin; analizar la decisión de proferir fallo extra y ultrapetita por vulneración de otros derechos de modos de garantizar protección.

Después de analizar el caso en concreto, la honorable Corte Constitucional, Sala Sexta, amparada en instrumentos Internacionales y la Constitución Política de 1991, tiene la facultad de fallar extra y ultrapetita. Revoca la sentencia del Juzgado 9° Civil Municipal de Medellín, ordena a Porvenir S.A., garantizar derechos que dan lugar desde el 13 de febrero

de 2014 como persona especial de protección, retroactivo, intereses y se incluya en la nómina de pensionados al actor.

Al conocer el procedimiento y naturaleza del proceso en Acción de Tutela, los investigadores identifican la negligencia del servicio de la Administradora del Fondo de Pensiones Porvenir S.A., al negar al solicitante a acceder a la Pensión de Invalidez, producto del accidente de tránsito de febrero de 2014, que le dejó como resultado la pérdida de la capacidad física laboral en un 91% que en consecuencia tuvo que llegar hasta Revisión de Tutela de la Sala Sexta de la Corte Constitucional se ordenara a dar toda la protección y garantizar sus derechos constitucionales al señor Eliazar Montoya Cortes y atendiendo como oficiosa a su compañera permanente. Además, debido a la congestión del Sistema judicial, los Juzgados Laborales y aún el juzgado 9 Civil Municipal de Medellín, quien conoce de la Acción de Tutela desfiguró totalmente los derechos fundamentales a la víctima, al mínimo vital con la Pensión de Invalidez.

La dimensión de la jurisprudencia pretende dar a conocer las garantías jurídica que brinden protección a los peatones involucrados en accidentes de tránsito en Colombia por medio de categorías de responsabilidad patrimonial del Estado, reparación directa y derecho a la pensión de invalidez, que ha dejado como resultado en la línea jurisprudencial dos de las tres sentencias con el amparo al resarcimiento del daño material y moral a las víctimas en accidentalidad vial, se puede denotar que la administración de justicia se ampara a las víctimas en accidentes de tránsito con una decisión objetiva y de justicia.

Mientras que la decisión del Consejo de Estado en las sentencias 25000-23-26-000.2000-02309-01, de fecha 22 de enero de 2014, el fallo ha sido objetivo, por cuanto, el motociclista quien iba en exceso de velocidad en motocicleta un agente de la Policía Nacional y portando el uniforme de la institución, fue exonerado de responsabilidad, incurriendo el agente en una conducta y comportamiento humano indebida a las establecidas en las disposiciones normativas vigentes en materia de tránsito y transporte y Plan Estratégico de Seguridad Vial, siendo la víctima una transeúnte de especial cuidado por encontrarse en estado de gestación, le generó en ocasión al accidente, pérdida de su hijo por nacer, secuelas

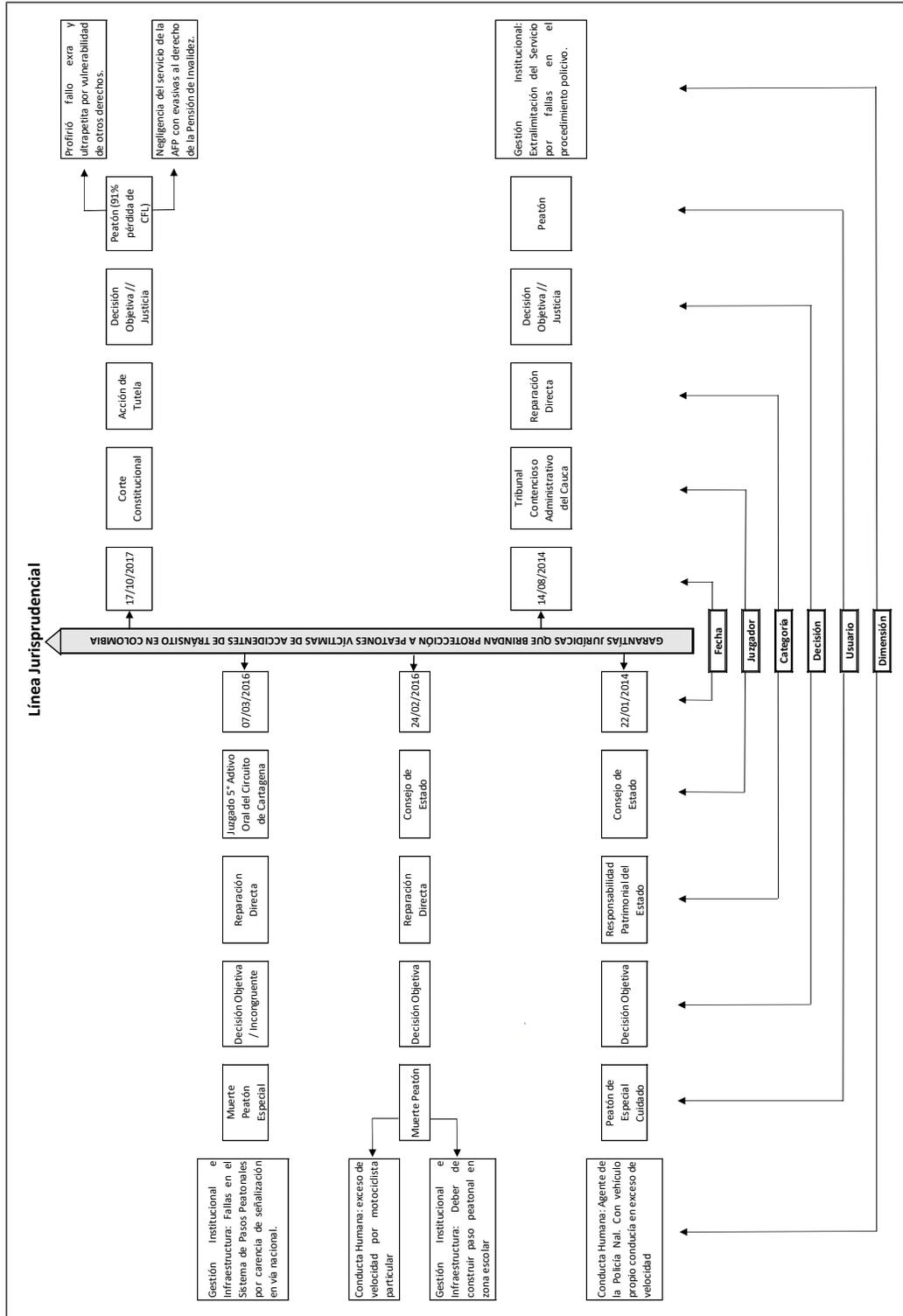
y pérdida de la capacidad laboral en un 76%, mujer de bajos recursos económicos, madre cabeza de familia y con seis hijos.

Semejante fue el fallo del Consejo de Estado en radicado N°66001-23-31-000-2003-00748-01 del 24 de febrero de 2016, decisión objetiva que generó fallas en la conducta humana de un particular por transitar en motocicleta en exceso de velocidad, ineficacia de gestión institucional por la omisión al construir obras de tránsito y falencias de infraestructura por no construirse paso peatonal en zona escolar, lugar de los hechos que causó la muerte a la transeúnte. Aquí se denota la ineficaz ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial siendo estos, uno de los tres pilares estratégicos del plan. Es decir, conducta humana, gestión institucional e infraestructura.

Asimismo, se conoce la decisión objetiva e incongruente del Juzgado 5° Administrativo Oral del Circuito de Cartagena, cuando por fallas en la gestión de infraestructura en el sistema de pasos por la carencia de señalización en una vía nacional del municipio del Carmen de Bolívar que le causa la muerte a un transeúnte de cuidado especial, que para este caso fue a un niño, menor de edad, La cual, el juzgador, no garantizó la protección de sus derecho por falta de legitimación en la causa por activa, demandándose, tanto al Ministerio de Transporte como al INVIAS, estas entidades fueron absueltas de responsabilidad.

A continuación, se reflejará gráficamente la línea jurisprudencias de las decisiones de la administración de justicias y las garantías de protección a peatones involucrados en accidentes de tránsito.

Gráfico 1. Línea Jurisprudencial



#### ***4.1.3. Las responsabilidades derivadas en accidentes de tránsito que involucran al peatón a partir de los pronunciamientos del ordenamiento jurídico en Colombia.***

Con el propósito de desarrollar el tercer objetivo específico, los investigadores optaron aplicar el instrumento de la entrevista con una persona experto y competente en materia de tránsito y transporte para resolver inquietudes e identificar si se cumple con la aplicabilidad de las disposiciones normativas vigentes en materia de seguridad vial y la funcionalidad por parte de las autoridades competentes en la gestión y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial de 2011/2021, N°2273 del 6 de agosto de 2014.

La entrevista fue realizada el primero (01) del mes septiembre de 2018 siendo las 9:00am en las instalaciones de la Universidad Simón Bolívar sede Cúcuta, la cual participaron como entrevistadores Javier Mauricio Arenas González, Sergio Alexander Montañez Jiménez, Zayra Yorley Ramírez Peñaranda y Neyda Elizabeth Villamizar Portilla, estudiantes de la facultad de derecho de la Universidad Simón Bolívar, sede Cúcuta.

El interrogado es el doctor JOSE GREGORIO BOTELLO, abogado titulado, ejerce actualmente el cargo de SUBDIRECTOR DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL ÁREA METROPOLITANA DE CÚCUTA, la cual, se pretende esclarecer las causas que originan accidentalidad vial a usuarios vulnerables de la vía pública y las acciones de control que procuran la minimización de accidentes de tránsito a peatones en Colombia, con el fin de brindar a través del entrevistado, una propuesta de seguridad vial sostenible al presente documento de investigación.

A continuación, se procesará la información brindada por el experto en materia de transporte terrestre y seguridad vial, en el análisis del procesamiento de información se involucra aspectos de categorización y dimensión en cada una de las respuestas de la entrevista.

Se le pregunta al doctor Botello, si la normatividad actual que regula la seguridad vial en Colombia, cumple con la protección a peatones víctimas de accidentes de tránsito, la cual responde, <Haber, estamos un proyecto de transacción en cuanto al Plan Estratégico de

Seguridad Vial, considero que las autoridades administrativas y las autoridades particulares o los miembros particulares o los demás actores, como se viene ejecutando y como viene el Gobierno Nacional presionando, considero que va hacer eficiente, estamos en proceso donde se ven los resultados continuos, lo que busca este Plan Estratégico es evitar el siniestro, evitar la accidentalidad, evitar que de pronto algo que sea una tragedia, se pueda con pedagogía, con charlas, comunicación a los actores, involucrándolos a todos, será un gran resultado, porque este es el segundo índice de muertes, no tan solo en Colombia, en el mundo, son los accidentes de tránsito>.

Lo que pretende expresar el experto, es la prevención de la accidentalidad en Colombia a través de la formación y educación de seguridad vial dirigida a los actores en general; crear cultura a los usuarios de las vías públicas con la ejecución continua de las autoridades de tránsito que brinden resultados previsivos de siniestralidad en accidentes de tránsito a través del pilar estratégico de comportamiento humano, establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial – 2021.

La categorización de la respuesta se considera disímil y evasiva a la pregunta realizada por el equipo investigador, la cual, su dimensión es sobre el marco normativo en materia de seguridad vial y la protección de víctimas involucradas en accidentes de tránsito, lo que se logró la realización de las políticas del Plan Nacional de Seguridad Vial, que prioriza establecer la pedagogía con charlas y comunicación de prevención de accidentes de tránsito a los usuarios de las vías públicas.

En cuanto a la segunda pregunta que se le realizo al doctor Botello, si, el Estado colombiano por medio del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como máxima autoridad, es garante con lo referente a la protección de peatones cuando prestan servicios de transporte en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad sostenible, dice el doctor: <Haber, le doy mi respuesta como autoridad administrativa del transporte público, veo que el Gobierno viene haciendo todo lo posible por garantizar la vida del peatón, del conductor, de toda aquella persona que de cierta manera esté en peligro o se vea involucrada en un siniestro. Y veo que el Gobierno Nacional, sí viene haciendo lo posible,

pero esto requiere conciencia, sentido de pertenencia de todas las personas que de cierta manera nos vemos ahí involucradas. ¿Los peatones son principalmente la figura más vulnerable? Si claro, los peatones son las personas más vulnerables, las más expuestas, pero también recordemos que el peatón debe tener conciencia, respetar las señales de tránsito, debe saber que debe utilizar los puentes que están diseñados para evitar siniestros, deben procurar en conocer un poco las normas, deben tomar conciencia y sentido de pertenecía, no tan solo por su propia vida, sino por la vida de los demás, porque, cuando un peatón, de pronto, por imprudencia o por desconocer una norma de tránsito, o por el afán cotidiano vulnera una norma de tránsito, no tan solo ocasión la pérdida de vida para él, sino también para la pérdida de vida del conductor o los pasajeros que van con el conductor>.

Aunque el Estado Colombiano es garante en la protección de los derechos y principios de los peatones, en implementar y ejecutar mecanismos previsivos de accidentalidad y en casos de contingencias, garantizar por medio de las autoridades judiciales la acción del resarcimiento del daño a las víctimas de accidentes de tránsito, lo que prima es prevenir la siniestralidad, para lograrlo, no es tan solo la competencia de los organismos y autoridades de tránsito y transporte, sino también de todas las personas en general, se requiere de crear cultura ciudadana, que conozcan sus derechos, deberes y prohibiciones en seguridad vial y no incurrir en infracciones de tránsito por desconocimiento de las normas vigentes.

Los investigadores identifican respuesta prolija a la pregunta realizada al entrevistado, toda vez, que se categoriza en las garantías de los organismos del tránsito del Estado en la prestación de servicios de transporte en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad sostenible, solo se logró la respuesta evasiva de “el Gobierno Nacional viene haciendo lo Posible”.

El desarrollo del Plan Nacional de Seguridad Vial tiene como objetivo principal la de mitigar la siniestralidad en Colombia con acciones concretas y sostenibles que garanticen la seguridad del conglomerado social en las vías públicas con calidad, oportunidad y seguridad sostenible y no con hechos posibles, como lo mencionó el experto de tránsito y transporte.

Se continuó con la entrevista, la cual se procedió a preguntar al doctor José Gregorio, si, las debilidades que presentaron la implementación y desarrollo del Plan Nacional de Seguridad Vial 2016, continúan en el nuevo PNSV2021?, la cual se pronunció en lo siguiente: <Esas debilidades sirvieron para retroalimentar y para solucionar ciertos hechos y es en lo que estamos trabajando, en la actualidad para que esas debilidades se conviertan en fortaleza y que nos lleve al resultado del objeto que busca el Plan Nacional de Seguridad Vial, es evitar que el peatón o que un particular o que cualquier persona se vea involucrada en una muerte trágica en accidente de tránsito. Hace falta tres años para cumplir con el objetivo planteado, referente al Plan Nacional de Seguridad Vial que va hasta el año 2021>.

Frente a la respuesta del experto y el diseño del Plan Nacional de Seguridad Vial 2021, se pretende esclarecer que los objetivos de los pilares estratégicos de este Plan, se cumplan con las acciones y desarrollo de la autoridad pública competente y la participación de los usuarios de las vías públicas, la base para el plan de mejoramiento en la reducción del índice de mortalidad y lesiones fatales y fortalecer las debilidades que presentó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2016, con objetivos alcanzables y sostenibles en el Plan 2021.

La dimensión a la pregunta se basó en las debilidades que presentaron el Plan Nacional de Seguridad Vial 2016 y la categorización en los ajustes en la implementación del Plan Estratégico del Seguridad Vial 2021, lo cual se logró una respuesta concreta del Doctor Botello, al mencionar que las debilidades fueron el poste para retroalimentar las acciones del nuevo Plan.

Se indaga al Subdirector de Transporte Público del Área Metropolitana de Cúcuta, si se cumplirá con el objetivo de “Reducir la mortalidad en un 18% del usuario tipo peatón por accidentes de tránsito en Colombia, para el 2021, la cual, manifiesta el doctor Botello: <

Estoy totalmente seguro, porque se viene trabajando de una manera disciplinada por parte del Gobierno Nacional, el caso de nosotros de aquí en la región Norte de Santander o el Área Metropolitana o en Cúcuta, en sí, venimos haciendo capacitaciones, venimos concientizando a la gente, incluso este Plan Estratégico de Seguridad Vial no es tan solo para aquel conductor de transporte público o aquella empresa que pertenece al Estado, no, aquí se

involucra a todos, tanto particulares, como funcionarios, conductores y no conductores. Hace unos quince (15) días, tuvimos la última capacitación en la Cámara de Comercio de Cúcuta y ahí se invitaron a todos los actores independientemente que maneja o no transporte público, tiene que entrar a conocer, entonces, esa es la manera que la hemos sabido llevar, como la estamos aplicando vamos a garantizar ese 18%>.

El Doctor Botello garantiza la minimización de mortalidad a usuarios de la vía pública, por cuanto, se está desarrollando el pilar estratégico de conducta humana del Plan Nacional de Seguridad Vial, respuesta concreta que se amplía con el desarrollo sostenible de las acciones del Plan Estratégico a través de los organismos competentes en ejercer control y la participación de la población en general en cumplir con lo regulado en las normas vigentes en materia de seguridad vial, con el fin de lograr reducir la siniestralidad y alcanzar el objetivo de mitigar la mortalidad en un 18% del peatón involucrado en accidentes de tránsito.

Seguidamente se le pregunta: ¿Se cumple con la aplicabilidad de los pilares estratégicos de Gestión Institucional, comportamiento Humano, Atención y Rehabilitación de Víctimas, Infraestructura y vehículos del Plan Nacional de Seguridad Vial 2021?, la cual, el doctor Botello responde: <Pues, en la medida proporcional o lo que se viene ejecutando, si lo venimos, como se dice, cumpliendo, dando la tarea para cumplir la meta por parte del Gobierno Nacional, se viene haciendo, y considero que eso es sentido de pertenencia en común de todo los actores, si no hay sentido de pertenencia, si no hay disciplina y si el Gobierno no es coercitivo a que le cumplan, por lo menos en mi caso personal, es obligatorio que las empresas de transporte público no tan solo presente informe, si no que ejecuten el Plan de Seguridad Nacional Vial y hay que mirar en que forma lo están ejecutando, si bien o mal, o hay que irlo asesorando, que no es tan solo sancionarlos, toca asesóralos, la finalidad es que cumplan y si los cumplen vamos a evitar tantos siniestros>.

La pregunta se categoriza en los pilares estratégicos del Plan Nacional de Seguridad Vial 2021 y su respectiva aplicabilidad, la cual se logró una respuesta concreta, en la de establecer el Plan Estratégico de Seguridad Vial a las empresas privadas, Que si bien es cierto, e un deber de las empresas tanto públicas como privadas en diseñar, establecer y

ejecutar el Plan Estratégico de Seguridad Vial dentro de las instalaciones de la organización; Las Administradoras de Riesgos Laborales la cual las empresas se encuentren vinculadas, están en el deber de asesorarla con el Plan y el Ministerio de Transporte como el Ministerio de Trabajo tiene la facultad de inspeccionar, controlar y sancionar a las empresas que infrinjan la norma y el desarrollo del Plan establecido en cada organización.

Se sintetiza en que la Seguridad Vial en Colombia es un deber de todos los colombianos y residentes, así como de los organismos y autoridades competentes, entidades públicas y empresas privadas; Esta última, tiene el deber de establecer y ejecutar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, que cuenta con la metodología de implementación, según Resolución 1565 de 2014.

El Sistema de Pasos para peatones, es una de las garantías que brinda protección a usuarios tipo peatones en países europeos. Siendo esta una infraestructura segura establecida como uno de los pilares estratégicos del Plan Nacional de Seguridad Vial-2021, ¿Por qué este sistema es ausente en Colombia?, El doctor Botello manifiesta:

Haber, ahí sí sería bueno que se colocara a la universidad y universidades, porque se requiere de tipos de investigación, proyectos, mirar analogías, análisis de aplicabilidad, resultados, que cultura tienen y que cultura no tienen, a través de una investigación, mirar a ver si se puede aplicar acá; no tan solo ir a sacar una ley o un decreto y que aplique, no considero. Que sean los resultados de una investigación por que tiene que ver con cultura, tiene que ver con normas de tránsito, con señalización, tiene que ver con pedagogía, entonces, invito a la universidad a que sea el garante o sea la persona o promotor que tiene un proyecto de pronto completo, un proceso, resultado de una investigación>.

Aunque se obtuvo una respuesta disímil, al desviar la pregunta con una investigación al sistema de pasos de peatones por las universidades de Colombia, se podría concluir que en el Plan Nacional de desarrollo 2014-2018, establece acciones e inversiones para el mejoramiento de la seguridad vial en recursos percibidos por sanciones, multas e infracciones de tránsito con destino a la inversión en tecnología e iluminación para el fortalecimiento en

carreteras, además se establece el pilar estratégico de infraestructura del Plan Nacional de Seguridad Vial 2021, la cual se logra un complemento del sistema de pasos.

El sistema de pasos de peatones en Colombia, es un sistema precario, por cuanto no se realiza las acciones de mejoramiento en señalización, semaforización, identificación de las señales de tránsito, demarcación e iluminación y atención a peatones especiales. Una investigación con conocimiento, una planificación y un mecanismo sostenible, establece un sistema de pasos que garantiza el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial y podría reducir la siniestralidad de accidentes de tránsito en Colombia.

El peatón, es el centro de investigación del presente documento, es por ello, que se indaga al doctor Botello en el comportamiento de los peatones y los factores de distracción, si esto, incide en la accidentalidad vial, lo cual responde: <Es un desastre porque hoy en día el peatón le da más importancia a su celular a su iPhone o a sus audífonos, cruzan una calle totalmente distraído, no se va por la cebrá, de pronto un peatón ve a otro peatón a mujer embarazada no le da la mano, a un mayor de edad, si va en sillas de rueda falta cultura. Considero que eso si se requiere de cierta manera que la gente y que todos los actores entremos a concientizarnos de que si no hay cultura, sentido de pertenencia, no hay un valor social por la vida y por la integridad física, porque aquí no se habla tan solo la vida, si la persona murió o no, muchas veces quedan lisiados quedan en una silla de ruedas, quedan en una cama postrados o les queda faltando una parte del cuerpo, quedan con limitación física que no pueden trabajar, esto es más allá de cualquier otra situación de la vida y por lo tanto la distracción del peatón es un arma mortal>.

Seguidamente, el investigador le pregunta para complementar, ¿Cuáles son las estrategias establecidas para minimizar este tipo de Accidentes de Tránsito en Colombia? <A ver, lo que indica al área Metropolitana de Cúcuta, yo personalmente he hecho acompañamiento a los actores de tránsito y ellos ha hecho estas actividades, regulan a través de mimos a través de varias metodologías para concientizar al peatón y si vamos a mirar las normas de tránsito, están ahí las sanciones para peatones, lo que necesitamos es culturizar y que sean más coercitivos por parte de los agentes de tránsito, ellos tiene toda la facultad,

igualmente y también la conciencia de la gente, si un peatón se le sanciona y se le dice de debe capacitar o una charla, y este no quiso hacerla, se forma un problema para el agente de tránsito, en ultimas, se busca que ese peatón, con ese curso, se concientice a cuidar su propia vida. Si se requiere por parte del Estado que sea un poco más coercitivo por parte de los agentes de tránsito>.

El comportamiento humano es uno de los pilares estratégicos del Plan Nacional de Seguridad Vial 2021, que busca fomentar y promover la cultura ciudadana a través de la educación vial dirigida a conductores, motociclistas, pedalistas y transeúntes, pero, es relevante la funcionalidad de los órganos y autoridades de tránsito en ejercer control coercitivo para que se sancione al que infrinja la ley, incluido a los peatones, que ha sido permisivo por ser éste, el usuario vulnerable de la vía pública; los peatones tienen la responsabilidad del autocuidado que garantice su integridad física y mental.

La permisibilidad del estado frente al comportamiento humano en relación a las garantías de la seguridad vial, generan incremento en los índices de mortalidad y lesiones fatales a las víctimas en accidentes de tránsito, es por ello que el Estado por medio de las autoridades públicas competentes deben actuar con coercividad y sancionar a los peatones.

Otros de los temas relevantes en la investigación es la responsabilidad de los organismos y autoridades de tránsito, la cual se indagó al experto, si, los organismos de tránsito nacional y entes territoriales fallan en las acciones de fortalecimiento institucional en seguridad vial. Se pronunció así: <Considero que si hay fallas, pero en muchas veces las fallas no son por, de pronto la negligencia del funcionario, llámese el director o subdirector de la entidad, sino que en muchas veces falta el personal idóneo, para poder liderar, ejecutar dar las charlas para poder implementar y hacer exigible la ejecución del el Plan Estratégico de Seguridad Vial y que no hay continuidad, hoy hay un funcionario, mañana hay otro, entonces hay un desconocimiento por parte del mismo funcionario como tal que lo vuelven a cambia, si dejan un funcionario en el mismo trabajito y se vuelve algo de manera periódica créame que va a ver resultados, entonces hay varios factores que hay que entrar analizar, mi

sugerencia es que los alcaldes se concienticen, en todo el país, que se requiere de personas capacitadas y preparadas para estos cargos>.

Se ha logrado una repuesta concreta al pronunciarse en la carencia de personal idóneo para liderar y ejerceré funciones públicas, fallas en las instituciones por no garantizar la estabilidad laboral de los funcionarios de tránsito competentes para ejercer cargos acordes a su rango, con formación académica que permita una promoción profesional, social y cultural que ofrezca un servicio público de calidad oportuno y sostenible al servicio del conglomerado social.

Se concluye preguntado, de los mecanismos de control efectivos para minimizar la accidentalidad vial en Colombia, especialmente a peatones involucrados, la cual manifiesta: <Yo considero que lo primordial es concientizar al peatón, en cuanto que no sean irresponsables, sobre todo en el uso del celular, pues si bien es cierto, todos tenemos inconvenientes, problemas en cualquier momento de la vida, de pronto estamos distraídos Pero, el celular, si Ud. se para en una esquina en cualquier ciudad del país, la persona va con el celular caminando con el celular, muchas veces se caen sin necesidad que un carro los toque, se caen solo o pisan hueco o se tropiezan con otra persona, entonces más que todo concientizar al peatón y ya no tanto señalar tanto al conductor, si es cierto que el conductor es imprudente son intolerante está bien, eso se viene trabajando, pero, hay una parte que no se ha trabajado que requiere de un trabajo fundamental q es el peatón que se concienticen que la responsabilidad de su propia vida, la integridad física, y los demás, también depende de él>.

Mitigar la accidentalidad vial en Colombia es un compromiso y una responsabilidad de los actores objetivos (organismos y autoridades de tránsito) y subjetivos (conductores, motociclistas, pedalistas y peatones) de la vía pública, con mecanismos de control eficaces y sostenibles que garanticen la integridad física y mental de todas las personas.

Es una realidad, que Colombia es uno de los países con alto índice de mortalidad causada por accidentes de tránsito, según información suministrada por Organización

Mundial de la Salud, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forense y el Observatorio Nacional de Seguridad Vial en Colombia, que frente al fenómeno de estudio, es importante resaltar que para lograr el cumplimiento de los objetivos del Plan Nacional de Seguridad Vial 2021, se debe ejecutar los pilares estratégicos establecidos en el mismo Plan, con la responsabilidad y participación continua y sostenible de todos los actores de la vía pública.

## **4.2. Discusión**

El marco jurídico en materia de tránsito y transporte y de seguridad vial, intrínsecamente a la figura del peatón involucrado en accidentes de tránsito en Colombia que tiene como objetivo principal en el presente documento investigativo, conocer el marco normativo, la jurisprudencia y las responsabilidades de los actores objetivos, es decir, los organismos y autoridades de tránsito, ha dejado con los instrumentos aplicados unos criterios de análisis congruentes que se consideran fallas integrales que deben investigar los expertos para establecer acciones de mejoras, a continuación se mencionaran responsabilidades que se denotó en el proceso de la investigación.

### ***4.2.1. El Plan Estratégico de Seguridad Vial, 2021***

Al conocer los pilares estratégicos del Plan Nacional de Seguridad Vial 2021, que se ha rediseñado con el fin de mejorar las debilidades del Plan 2016, se puede deducir que en gran parte ha dejado una estructura alcanzable de cumplir los objetivos del Plan, en búsqueda de minimizar los índices de mortalidad y lesiones graves a peatones víctimas de accidentes de tránsito, sin embargo, se considera, la ausencia del cuidado a peatones de especial protección así como las garantías jurídicas de los mismos en el pilar estratégico de conducta humana.

Dentro del pilar estratégico de infraestructura, no se estableció un sistema de pasos peatonales, que debería incluir una señalización exclusiva para peatones y su respectivo mantenimiento, iluminación y visibilidad diurna y nocturna para peatones, accesibilidad a las vías peatonales, semaforización vial y peatonal, mantenimiento de la iluminación,

semaforización, demarcación y mantenimiento de las superficies de la calzada, entre otros, que podría mitigar la accidentalidad vial en Colombia.

#### ***4.2.2. Organismos e Instituciones de Tránsito***

La Gestión Institucional, es uno de los pilares estratégicos del Plan Nacional de Seguridad Vial, en el que se halla falencias, por una parte, por la ineficacia de ejercer controles de tránsito, por otra, la inestabilidad funcional de los funcionarios administrativos y operativos de las instituciones vinculadas y adscritas al Ministerio de Transporte.

Las instituciones u organismos del estado que no pertenecen al sector transporte, también son participes en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2021, por cuanto, su responsabilidad en el control, la atención, la formulación y el seguimiento de la acciones establecidas en el Plan son de responsabilidad de estas instituciones, asimismo, las empresas del sector privado en Colombia, también tienen una responsabilidad frente al Plan, toda vez, que estas, tienen la responsabilidad de establecer el Plan Estratégico de Seguridad Vial al interior y entorno de las organización, basada en la metodología establecida en la Resolución 1565 de 2014, esta última, involucra a los trabajadores de las empresas, por tanto hace parte del pilar estratégico de conducta humana del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

En conclusión, la seguridad vial en Colombia, es una responsabilidad integral de los organismos, instituciones de tránsito, instituciones u organismos del estado que no pertenecen al sector transporte, empresas privadas del sector transporte y demás empresas privadas del país.

#### ***4.2.3. La Administración de Justicia***

Los jueces y magistrados tienen la facultad de garantizar la protección de los usuarios víctimas de accidentes de tránsito en el territorio colombiano, con base a los principios de igualdad ante las cargas públicas, en el caso de involucrarse organismos e instituciones públicas en los procesos judiciales, principio de lealtad procesal y principio de la sana crítica, que ofrece a la administración de justicia actuar con justicia; sin embargo, se denota en el análisis y línea jurisprudencia que las decisiones del órgano judicial es objetiva, sin medir la

continua vulnerabilidad de los derechos a los actores subjetivos víctimas en accidentalidad vial por cuanto, estos deciden objetivamente y sin justicia.

#### ***4.2.4. Usuarios de las Vías Públicas***

En el pilar estratégico de conducta humana del Plan Nacional de Seguridad Vial 2021, se involucra la responsabilidad de los actores de las vías públicas, que debe ser reforzada por medio de acciones que regulen el comportamiento en la vía, así como las prohibiciones y limitaciones que deben tener los peatones al cruzar vías vehiculares, asimismo, es responsabilidad de los organismos y autoridades de tránsito en ejercer controles a fin de hacer cumplir normas y reglas establecidas a los peatones de las vías terrestres. El Estado Colombiano a través de la Policía Nacional de tránsito debe actuar coercitivamente ante los usuarios de las vías públicas, pero, antes de sancionar, se debe educar y culturizar al peatón.

## **CONCLUSIÓN**

La realización del documento de investigación, se basó en la necesidad propuesta por la actuación de los motociclistas y conductores de las vías públicas que se han involucrado en accidentes de tránsito, la cual, originan mortalidad o lesiones graves a los transeúntes.

La descripción de la necesidad se refleja en la vulneración de derechos a los peatones involucrados en accidentes de tránsito que a través de procesos judiciales se pretenden el resarcimiento de la institución del daño, como garantía jurídica al perjuicio ocasionado a las víctimas de la accidentalidad vial. Así se sintetiza, al aplicar el instrumento de análisis jurisprudencial al reconocer que hay variaciones en la decisión de los jueces de la república frente a la protección de los peatones víctimas de accidentes de tráfico por cuanto, no se aplica los principios fundamentales de igualdad y equidad a los peatones afectados, quedando con secuelas y limitaciones física con pérdida de capacidad laboral superior a un 50% sin reconocer los daños materiales y morales a las víctimas, por proteger los intereses financieros del mismo estado.

Se realizan unos criterios de análisis con base al marco normativo en materia de tránsito y transporte y el Plan Nacional de Seguridad Vial, la cual, se refleja la ineficaz aplicabilidad de los objetivos y pilares estratégicos del Plan con una proyección de cumplimiento para el año 2021, principalmente en las falencias de la gestión institucional, infraestructura y la carencia de mecanismos en educación vial para todos los asociados del territorio nacional.

Seguidamente se brinda una información de análisis de la entrevista realizada al experto en transporte terrestre del área metropolitana de Cúcuta, la cual brinda como resultados la falta de responsabilidad integral, por una parte, los organismos y agentes de tránsito no cumplen al 100% en ejercer controles de tránsito y la fallas en la administración pública por contratar cargos sin tener en cuenta el perfil idóneo con una formación académica integral acorde con su rango profesional, con habilidades de liderazgo y servicio comunitario. Por otra parte, los usuarios de las vías pública en general, desconocen la importancia y responsabilidad que tienen frente a la seguridad vial en Colombia, es decir, cultura de concientización para los peatones, conductores, motociclistas y ciclistas.

De este modo, con el desarrollo de los instrumentos en el documento de investigación, brinda un resultado de impacto determinado en los siguientes alcances:

- Ineficacia en el servicio de los organismos y autoridades de tránsito por no cumplir con el objeto de sus funciones, que es la de hacer velar en el cumplimiento de las normas vigentes en materia de tránsito y ejercer controles de tránsito.
- Decisiones objetivas sin aplicar la justicia en las garantías jurídicas de protección a peatones víctimas de accidentes de tránsito frente al reconocimiento e indemnización y resarcimiento del daño en lo corporal, materiales y moral.
- Los usuarios de las vías públicas no tienen la responsabilidad de autocuidado que puede afectar su dignidad física y mental, así como el de prever en ocasión al daño de terceros en accidentes de tránsito que puedan ocasionar vulnerabilidad al derecho de una vida digna.

## RECOMENDACIONES

El presente documento de investigación se realizó con el propósito de brindar al lector una contextualización sobre la accidentalidad vial en Colombia y la ineficaz funcionalidad de los organismos de vigilancia y control y autoridades de tránsito frente a los actores de las vías públicas.

Las recomendaciones que ofrecen los actores del presente documento, sería la viabilidad del trabajo de investigación y con el apoyo de la Universidad Simón Bolívar sede Cúcuta, proponer al Ministerio de Transportes, Agencia Nacional de Seguridad Vial y entes territoriales de tránsito en ejercer control coercitivo a los actores de las vías públicas, sancionar al infractor (conductores, motociclistas, pedalistas y peatones) en dos categorías, la primera en campañas pedagógicas y la segunda en sanciones monetarias y que se destinen los recursos en infraestructura, asimismo, diseñar, planificar y ejecutar el sistema de pasos peatonales, hacer seguimiento y acciones de mejoras, con el único propósito de mitigar la accidentalidad vial en Colombia, siendo responsabilidad integral, es decir, de la máxima autoridad del tránsito, organismos y autoridades de tránsito y transporte, actores de las vías públicas y del conglomerado social.

## REFERENCIAS

Algora-Buenafé, Alfonso Francisco; Russo-Puga, Marcel; Suasnavas-Bermúdez, Pablo, Roberto; (2017), Tendencias de los accidentes de tránsito en Ecuador: 2000-2015, Revista Gerencia y Políticas de Salud, vol. 16, núm. 33, julio-diciembre, 2017, pp. 52-58, Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia

Asamblea Mundial de la Salud N°57, WHA.57.10, (2004), Octava Sesión Plenaria, Resoluciones y Decisiones, Washington

Cabrera A., Gustavo; Velásquez O., Natalia; Valladares G., Mónica, (2009), Seguridad vial, un desafío de salud pública en la Colombia del siglo XXI, Revista Facultad Nacional de Salud Pública, vol. 27, núm. 2, mayo-agosto, 2009, pp. 218-225, Universidad de Antioquia. Colombia, <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12011791013>>

Dirección General de Tráfico, (2016), Las Principales cifras de la Siniestralidad vial, Imprenta Nacional del Boletín Oficial del Estado, España

Echeverry, Alex; Mera, Juan Jacobo; Villota, Jehison; Zárata, Luz Clemencia, (2005), Actitudes y Comportamientos de los Peatones en los sitios de alta accidentalidad en Cali, Colombia Médica, vol. 36, núm. 2, abril-junio, 2005, pp. 79-84, Universidad del Valle, Cali, Colombia

Segura-Contreras, Julián Felipe; Franco, Juan F., (2016), Exposición de peatones a la contaminación del aire en vías con alto tráfico vehicular, Revista de Salud Pública, vol. 18, núm. 2, marzo-abril, 2016, pp. 179-187, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, Colombia

Hurtado de Barrera Jacqueline, (2010), Metodología de la Investigación, Guía para la Comprensión Holística de la Ciencia, Cuarta Edición, Quirón Ediciones, Colombia

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, (2016), Forensis – Datos para la Vida, Primera Edición, ISBN 2145-0250, Vol. 18 núm.1, Junio2017. Colombia.  
<<http://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/49526/Forensis+2016.+Datos+para+la+vida.pdf>>

Jorge M. Rodríguez, Fredy A. Camelo, Pablo E. Chaparro, (2017), Seguridad vial en Colombia en la década de la Seguridad Vial: resultados parciales 2010-2015 Revista de la Universidad Industrial de Santander, Salud Vol.49 No.2 abril - junio de 2017

Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, sistema de información Histórico 2012-2017 a nivel nacional, Colombia.

<<http://ansv.gov.co/observatorio/?op=Contenidos&sec=63&page=20>>

Organización Mundial de la Salud, (2015), Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial,  
<[http://search.who.int/search?q=informe+sobre+la+situaci%C3%B3n+mundial+de+la+seguridad+vial+2015&ie=utf8&site=who&client=\\_en\\_r&proxystylesheet=\\_en\\_r&output=xml\\_no\\_dtd&oe=utf8&getfields=doctype](http://search.who.int/search?q=informe+sobre+la+situaci%C3%B3n+mundial+de+la+seguridad+vial+2015&ie=utf8&site=who&client=_en_r&proxystylesheet=_en_r&output=xml_no_dtd&oe=utf8&getfields=doctype)>

Organización Panamericana de la Salud y Organización Mundial de la Salud, (2016), La Seguridad Vial en la Región de las Américas, Washington D.C.,  
<[https://www.paho.org/hq/index.php?option=com\\_content&view=article&id=12316%3AReport-road-safety-in-the-americas&catid=5230%3ARoad-safety&Itemid=39873&lang=es](https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=12316%3AReport-road-safety-in-the-americas&catid=5230%3ARoad-safety&Itemid=39873&lang=es)>

Pico M. María E., González P. Rosa E., y Noreña A. Olga P., (2011) Seguridad Vial y Peatonal: Una Aproximación Teórica desde la Política Pública, hacia la Promoción de la Salud, Vol.16, ISSN 0121-7577, <<http://www.scielo.org.co/pdf/hpsal/v16n2/v16n2a14.pdf>>

Quitsberg, D. Alex; Miranda, J. Jaime; Ebel, Beth, (2010), Reduciendo El Trauma Y La Mortalidad Asociada A Los Accidentes De Tránsito, En Los Peatones En El Perú:

Intervenciones Que Pueden Funcionar, Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública, vol. 27, núm. 2, 2010, pp. 248-254, Instituto Nacional de Salud, Lima, Perú

Real Automóvil Club de España RACE, (2009), Informe Sobre Los Pasos de Peatones Europeos, Madrid, España.

Vargas Castillo Diego A., (2016), Comportamiento de Muerte y Lesiones por Accidentes de Tránsito, Colombia 2015, Seguridad Vial, un concepto que trasciende la Seguridad Vial – primera y segunda parte.

<<http://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/49523/Accidentes+de+transporte+primera+parte.pdf>>

Vega Asensio Jesús, (2015), Evolución de la Siniestralidad vial en España, Fundación Mutua Madrileña.

### **Instrumentos Internacionales**

Ginebra, Convenio Sobre la Circulación Vial., 19 de septiembre de 1949.  
<<https://www.dipublico.org/10823/convencion-sobre-la-circulacion-vial-ginebra-19-de-septiembre-de-1949/>>

Asamblea de las Naciones Unidas, Resolución 64/255, Mejoramiento de la Seguridad Vial en el Mundo, 10 de mayo de 2010.

<<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/docs/A-RES-64-255s.pdf>>

### **Legislación Nacional**

Colombia, Constitución Política de Colombia, 1991, Bogotá: Editorial Legis S.A.

Colombia, Ley 100 de 1993. “Sistema General de Seguridad Social Integral”, Bogotá, Editorial Legis S.A.

Colombia, Ley 105 de 1993. “Sistema Nacional de Transporte”, Bogotá,  
<<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=296>>

Colombia, Ley 336 de 1996. “Estatuto Nacional de Transporte”, Bogotá,  
<<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=346>>

Colombia, Ley 769 de 2002. “Régimen Nacional de Tránsito”, Bogotá,  
<<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5557>>

Colombia, Ley 1310 de 2009, "Unificación de normas sobre agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial", Bogotá,  
<<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=36604>>

Colombia, Ley 1503 de 2011, "se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía", Bogotá,  
<<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=45453>>

Colombia, Ley 1702 de 2013, "Se crea la Agencia Nacional de seguridad Vial", Bogotá, <<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=56286>>

Colombia, Resolución 2273 de 2014, "Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 - 2021", Bogotá, <<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=59114>>

Colombia, Ley 1753 de 2015, "Plan Nacional de Desarrollo 2014 – 2018", Bogotá, <<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=61933>>

Colombia, Decreto 787 de 2015, "Funciones de la Estructura Interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial", Bogotá,  
<<http://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=76294>>

Colombia, Ley 1801 de 2016, “Código Nacional de Policía y Convivencia”, Bogotá, <<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=66661>>

### **Jurisprudencia**

Colombia, Consejo de Estado. Sentencia 25000-23-26-000-2000-02309-01 de 2014, M.P.: Olga Melida Valle de la Hoz, Bogotá D.C.

Colombia, Tribunal Contencioso Administrativo del Cauca. Sentencia 19001-33-31-007-2012-00203-01 de 2014, Juez: Carlos H. Jaramillo Delgado, Cauca.

Colombia, Consejo de Estado, Sentencia 66001-23-31-000-2003-00748-01 de 2016, M.P.: Martha Nubia Velásquez Rico, Pereira.

Colombia, Juzgado Quinto Administrativo Oral del Circuito de Cartagena, Sentencia 13001-33-33-005-2013-00428-00 de 2016, Juez: MARÍA MAGDALENA GARCÍA BUSTOS, Carmen de Bolívar.

Colombia, Corte Constitucional, Sala Sexta de Revisión, Sentencia T634/2017, M.P.: Cristina Prado Schlesinger, Bogotá.