

## **SISTEMA VIAL - Malla vial / MALLAS VIALES - Clases / SECCION VIAL - Concepto**

El Decreto 190 de 2004 "por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003" dispone que el sistema vial está compuesto por las siguientes mallas (art. 165): "1. La malla vial arterial principal. Es la red de vías de mayor jerarquía, que actúa como soporte de la movilidad y la accesibilidad urbana y regional y de conexión con el resto del país. 2. La malla arterial complementaria. Es la red de vías que articula operacionalmente los subsistemas de la malla arterial principal, facilita la movilidad de mediana y larga distancia como elemento articulador a escala urbana. 3. La malla vial intermedia. Está constituida por una serie de tramos viales que permean la retícula que conforma las mallas arterial principal y complementaria, sirviendo como alternativa de circulación a éstas. Permite el acceso y la fluidez de la ciudad a escala zonal. 4. La malla vial local. Está conformada por los tramos viales cuya principal función es la de permitir la accesibilidad a las unidades de vivienda. 5. Intersecciones. Son soluciones viales, tanto a nivel como a desnivel, que buscan racionalizar y articular correctamente los flujos vehiculares del Sistema Vial, con el fin de incrementar la capacidad vehicular, disminuir los tiempos de viaje y reducir la accidentalidad, la congestión vehicular y el costo de operación de los vehículos. Se adopta como Sistema Vial el trazado, la clasificación y especificaciones de las vías contenidos en el plano No.11 denominado "Sistema Vial", el cual hace parte del presente Plan. Ahora bien, el artículo 173 ibidem define la sección vial, como la representación gráfica de una vía que esquematiza, en el sentido transversal al eje, sus componentes estructurales y de amoblamiento típicos.

**FUENTE FORMAL:** DECRETO 190 DE 2004 – ARTICULO 165 / DECRETO 190 DE 2004 – ARTICULO 173

## **CARRERA SEPTIMA - Malla arterial principal y complementaria**

El Decreto 1110 de 2000 "Por el cual se adecua el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., según lo dispuesto en la Resolución 0621 de 2000 dictada por el Ministerio del Medio Ambiente", en su artículo 18 determina que la avenida Alberto Lleras Camargo o carrera 7, desde el perímetro urbano hasta el límite del Distrito con Chía, pertenece al subsistema de conexión metropolitano en el sector norte del Distrito Capital. A su turno, el Artículo 166 del Decreto 190 de 2004 determina las vías que consolidan la estructura urbana (artículo 144 del Decreto 619 de 2000, modificado por el artículo 130 del Decreto 469 de 2003) y en ese orden de ideas, fijó que dentro de las vías de la malla vial arterial principal y complementaria que articulan la ciudad y que garantizan su consolidación se encuentra la avenida Alberto Lleras Camargo o carrera 7, desde la Avenida Jorge Eliécer Gaitán hasta el Municipio de Chía. En ese orden de ideas, la carrera 7 es considerada como una malla arterial principal y complementaria.

**FUENTE FORMAL:** DECRETO 1110 DE 2000 – ARTICULO 18 / DECRETO 190 DE 2004 – ARTICULO 166

**CONSTRUCCION Y MANTENIMIENTO DE MALLA VIAL - Competencia / INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - Competente para construcción de vías de la malla arterial principal y complementaria. Puede construir malla vial intermedia y local / INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - Mantenimiento de zonas de espacio público destinadas a la movilidad / INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - Competente para ejecutar obras en carrera séptima**

Dependiendo del tipo de malla arterial el artículo 172 del Decreto 190 de 2004 establece la entidad competente para la construcción, rehabilitación y mantenimiento de la misma. Para el presente asunto, el parágrafo del artículo 172 del Decreto 190 de 2004 determina que el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), es la entidad competente para elaborar el proyecto y construir las vías de la malla arterial principal y de la malla arterial complementaria con base en el trazado y determinaciones técnicas y urbanísticas suministradas por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD). La misma disposición prevé que la programación, desarrollo técnico y construcción de la malla arterial principal y arterial debe ser coherente con las operaciones y programas del Plan de Ordenamiento Territorial. En cuanto a sectores urbanos desarrollados, la construcción de las vías de la malla vial intermedia y local podrá ser adelantada por el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- (Art. 172 ibidem). La interventoría de la construcción de las vías de la malla vial en sectores urbanos desarrollados estará a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano -IDU-. Así mismo, el artículo 3 del Decreto 980 de 1997 dispone que el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- tiene a su cargo el mantenimiento, rehabilitación, reparación, reconstrucción, pavimentación de zonas de espacio público destinadas a la movilidad, dentro de los cuales, se encuentran incluidas las vías, puentes vehiculares y peatonales, zonas verdes y parques, zonas peatonales, andenes, monumentos públicos, separadores viales y obras complementarias. En efecto, en aplicación de las normas invocadas es evidente que el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- es la entidad competente de ejecutar las obras de desarrollo urbanístico en la carrera 7<sup>a</sup>, toda vez que ésta vía pertenece a la malla vial principal y complementaria. En relación con las calles 183 y 189 se encuentra que es el mismo instituto quien debe adelantar dichas obras, en la medida que el artículo 172 del Decreto 190 de 2004, le confiere la potestad de construir las vías de la malla vial intermedia y local, y, en concordancia con las funciones asignadas por el Acuerdo 19 de 1972 le corresponde la ejecución de obras de desarrollo urbanístico.

#### **FUENTE FORMAL: DECRETO 190 DE 2004 – ARTICULO 172**

**DERECHO A LA LIBRE CIRCULACION - Consagración constitucional. Alcance / ESPACIO PUBLICO - Estado debe velar por su protección y destinación al uso común / ESPACIO PUBLICO - Concepto / ESPACIO PUBLICO - Areas para la circulación / AREAS PARA LA CIRCULACION - Espacio público**

El artículo 24 de la Constitución Política consagra el derecho que tiene todo colombiano de circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establece la ley. A su vez, el artículo 1º de La Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones" prevé que el derecho a la libre circulación en el territorio nacional, está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes. De otra parte, según el artículo 82 de la Constitución Política, el Estado debe velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés general. En ese orden de ideas, el artículo 5º de la Ley 9<sup>a</sup> de 1989 define el espacio público como "el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes". La misma disposición determina que las áreas que se requieren para la circulación, bien sea peatonal o vehicular constituyen espacio público.

**FUENTE FORMAL: CONSTITUCION POLITICA – ARTICULO 24 / CONSTITUCION POLITICA – ARTICULO 82 / LEY 769 DE 2002 – ARTICULO 1 / LEY 9 DE 1989 – ARTICULO 5**

**ANDEN - Concepto / ANDENES - Municipio debe garantizar la libre y segura circulación por esta zona / ANDEN - Espacio público**

El artículo 2º de la Ley 769 de 2002 define la acera o andén como la “franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de ésta.” De las normas transcritas se concluye que los andenes forman parte de la vía pública destinados al uso peatonal. Es claro que los andenes son zonas de uso público destinadas al tráfico peatonal, cuyo uso y goce adecuado están garantizados por el Estado y a nivel territorial le corresponde a los municipios garantizar la libre y segura circulación peatonal por la respectiva zona, por lo cual forman parte del derecho colectivo al espacio público. En armonía con las disposiciones anteriormente mencionadas, el Acuerdo Distrital 79 del 20 de enero de 2003 "Por el cual se expide el Código de Policía de Bogotá D.C.", en su artículo 79 dispone que los componentes del espacio público son de uso colectivo y actúan como reguladores del equilibrio ambiental, social y cultural como elementos representativos del patrimonio Distrital. A su vez, garantizan el espacio libre destinado a la movilidad, recreación, deporte, cultura y contemplación para todas las personas en el Distrito, de conformidad con las normas vigentes.

**FUENTE FORMAL: LEY 769 DE 2002 – ARTICULO 2 / ACUERDO DISTRITAL 79 DE 2003 – ARTICULO 79**

**ESPACIO PUBLICO - Deber de protección y mantenimiento a cargo del municipio**

En relación con el deber de las autoridades de velar por la integridad del espacio público y garantizar su destinación al uso común, el artículo 1 del Decreto 1504 de 1998 prevé que en el cumplimiento de la función pública de urbanismo, los municipios y distritos deberán dar prelación a la planeación, construcción, mantenimiento y protección del espacio público sobre los demás usos del suelo. Es importante resaltar que tanto las entidades públicas como los particulares son responsables por la vulneración de los derechos colectivos. Ahora bien, de conformidad con el numeral 16 del artículo 38 del Decreto 1421 de 1998 el Alcalde Mayor del Distrito Capital tiene la obligación de velar por el respeto del espacio público y su destinación al uso común.

**FUENTE FORMAL: DECRETO 1504 DE 1998 – ARTICULO 1 / DECRETO 1421 DE 1998 – ARTICULO 38**

**ESPACIO PUBLICO PARA PEATONES - Prohibido el estacionamiento de vehículos / ANDENES - Prohibido el estacionamiento de vehículos / ESPACIO PUBLICO - Se vulnera por estacionamiento de vehículos en zonas prohibidas**

El artículo 76 de la Ley 769 de 2002 dispone que está prohibido el estacionamiento de vehículos sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o conservación. Dentro del territorio de su jurisdicción, las autoridades de tránsito podrán restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos. (Art. 119

de la Ley 769 de 2002). A su vez, las autoridades de tránsito tienen la potestad de imponer las sanciones fijadas en el artículo 122 del Código Nacional de Policía Terrestre (Ley 769 de 2002). En ese orden de ideas, como quiera que las autoridades de tránsito han permitido el estacionamiento de vehículos en la zona objeto de la protección del espacio público, se exhortará para que en lo sucesivo adopten las medidas de policía necesarias para evitar que se continúen estacionando los vehículos en la carrera 7<sup>a</sup> con calle 188. Por lo anterior, para la Sala es evidente que existe vulneración al derecho colectivo al goce del espacio público. Entonces, el Instituto de Desarrollo Urbano –IDU- y la Alcaldía Mayor de Bogotá son responsables de tal omisión, pues como se vio previamente, la primera entidad es la encargada de realizar las obras de desarrollo urbanístico, dentro de las cuales se encuentra incluido el espacio público y la Alcaldía en razón a que dentro de sus atribuciones está la de dictar los actos y ejecutar las operaciones necesarias para la protección, recuperación y conservación del espacio público.

**FUENTE FORMAL:** LEY 769 DE 2002 –ARTICULO 76 / LEY 769 DE 2002 – ARTICULO 119 / LEY 769 DE 2002 – ARTICULO 122

**FALTA DE DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL - No enerva la acción popular si hay prueba de la vulneración del derecho colectivo**

La jurisprudencia de la Sección Primera de esta Corporación ha sido enfática en resaltar que la falta de disponibilidad presupuestal no enerva la protección de derechos colectivos que están siendo vulnerados o amenazadas. Pues es necesario que las entidades públicas realicen o adelanten las gestiones necesarias e indispensables para que dentro de un plazo razonable sin dilaciones injustificadas se materialice la protección de tales derechos.

**NOTA DE RELATORIA:** Sobre la disponibilidad presupuestal: Consejo de Estado, Sección Primera, Rad. 2002-0830, MP. Camilo Arciniegas Andrade.

**SEÑALIZACION Y SEMAFORIZACION - Debe probarse que accidentes de tránsito son consecuencia de su ausencia / MITIGACION DE RIESGO - Medios alternativos**

Para que las pruebas de accidentes en la zona objeto de discusión se consideren como fundamento que acredite la vulneración del derecho colectivo a la seguridad pública, debe probarse que los accidentes fueron consecuencia de la ausencia de señalización, semaforización y/o medidas necesarias para mitigar el riesgo. Pues, bien los accidentes también pueden ser por la imprudencia de los peatones y/o conductores. Adicionalmente, sobre los medios alternativos para mitigar el riesgo, la Sección Primera ha dicho que “en esta materia ha reconocido que el ámbito de protección de los derechos colectivos no está dado por un único y específico medio, a menos que se demuestre que los medios alternativos existentes son ineficaces y que la amenaza o el riesgo contingente está directamente asociado al medio que se echa de menos, lo cual no ocurre en este asunto, como quiera que precisamente la suspensión del paso peatonal tuvo como propósito garantizar la seguridad de las personas y facilitar el control en el tránsito vehicular mientras se desarrollaban las obras civiles para el sistema Transmilenio.”

**NOTA DE RELATORIA:** Sobre los accidentes por falta de semaforización: Consejo de Estado, Sección Primera, sentencia de 17 de agosto de 2006, Rad. 2005-00613, MP. Rafael E. Ostau de Lafont Planeta.

**CONSEJO DE ESTADO**  
**SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO**  
**SECCION PRIMERA**

**Consejero ponente: RAFAEL E. OSTAU DE LAFONT PIANETA**

Bogotá, D. C., dieciocho (18) de febrero de dos mil diez (2010)

**Radicación número: 25000-23-24-000-2004-01094-00(AP)**

**Actor: BIBIANA MERCEDES PARRA ARIZA**

**Demandado: INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU Y OTRO**

**Referencia: APELACION SENTENCIA - ACCION POPULAR**

Procede la Sala a decidir la impugnación presentada por la actora contra la sentencia del 12 de septiembre de 2005 proferida por la Sección Cuarta, Subsección "A" del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, por medio de la cual negó las pretensiones de la demanda.

**I. PRETENSIONES**

El 11 de mayo de 2004 la señora Bibiana Mercedes Parra Ariza demandó en ejercicio de la acción popular al Instituto de Desarrollo Urbano –IDU y a la Secretaría de Tránsito de Bogotá, por considerar que vulneraron los derechos colectivos a la seguridad y salubridad públicas, al acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública, el acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna, a la seguridad y prevención de desastres técnicamente previsibles, a la realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos, respetando las disposiciones jurídicas, de manera ordenada y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes y a los derechos de los consumidores y usuarios, porque a su juicio, desde la calle 163 y a las salidas del perímetro urbano, en la carrera 7<sup>a</sup> no existen puentes peatonales, ni otros mecanismos de protección para los peatones que deseen cruzar la vía; por la carrera 7<sup>a</sup> desde la calle 183 hacia el norte, el costado oriental y occidental carece de andenes, por lo cual los vehículos se estacionan en

la zona; el separador de la carrera 7<sup>a</sup> con calle 177 es desigual y no tiene barandas o muros de contención; hay ausencia de señalización desde la calle 183 hasta la 189.

Como consecuencia de lo anterior, la actora pretende que se ordene al Distrito, por intermedio del Instituto de Desarrollo Urbano –IDU-, que:

1.- Instale los puentes peatonales que sean necesarios en la carrera 7<sup>a</sup> desde la calle 163 hacia el norte, con el propósito de evitar que los peatones expongan su integridad física por el hecho de cruzar esta avenida.

La parte actora manifestó que en el evento en que no proceda la anterior petición, se instalen los puentes peatonales que sean necesarios a partir de la calle 180 hasta la 189.

2.- Construya los andenes de la carrera 7<sup>a</sup> desde la calle 183 hacia el norte, costado oriental y occidental, en las condiciones técnicas y suficientes para que los vehículos no invadan el espacio peatonal.

3.- Instale las barreras de contención en el separador desigual de la carrera 7<sup>a</sup> con calle 177.

4.- Instale barandas, cercas u otro tipo de barreras para peatones en las cercanías de los ingresos y salidas de las posiciones señalizadas para impulsarlos a cruzar por los sitios determinados.

5.- Realizar las distintas obras o adecuaciones que a juicio del Tribunal, sean necesarias para proteger los derechos colectivos amenazados o vulnerados.

A su turno, solicita que se ordene a la Secretaría de Tránsito y Transporte que:

1.- Implante la señalización y las marcas luminosas que sean pertinentes entre las calles 183 y 189 con carrera 7<sup>a</sup>.

2.- Instale los reductores de velocidad en la vía.

3.- Instale la iluminación pública especialmente entre la calle 183 hacia el norte con carrera 7<sup>a</sup>.

4. Incorpore las medidas de seguridad vial, que a juicio del Tribunal sean necesarias para proteger los derechos colectivos.

#### **A- HECHOS**

Como fundamento de la presente acción popular la parte demandante expuso los siguientes hechos:

1.- La carrera 7<sup>a</sup> carece de las medidas de seguridad para los peatones que disponen las disposiciones legales, tal como lo evidencian las fotografías anexadas a la demanda.

2.- Desde la calle 163 y a las salidas del perímetro urbano, en la carrera 7<sup>a</sup> no existen puentes peatonales ni otros mecanismos de protección para los peatones que deseen cruzar la vía.

3.- La carrera 7<sup>a</sup> hasta la calle 183 tiene seis carriles, después de ésta pasa a tener solo dos carriles.

4.- En el escenario anteriormente descrito se han presentado múltiples accidentes.

5.- A partir de la calle 182, la carrera 7<sup>a</sup> se reduce notablemente, no tiene separadores, marcas en la carretera, andenes ni sardineles. La angostura de la vía, genera que cuando transitan los vehículos grandes invadan el espacio peatonal.

6.- A partir de la calle 182 hacia el norte, en el costado oriental, la vía carece de alumbrado público, por lo cual el peligro para los peatones se incrementa durante la noche.

7.- En el cruce de la calle 183 con carrera 7<sup>a</sup>, costado oriental, no hay ningún semáforo que al menos genere que los vehículos que transiten por esta vía disminuyan la velocidad. Es así entonces, que se incrementa el peligro para los peatones.

8.- Los peatones tienen que desplazarse entre las pequeñas lomas o montículos que se encuentran al lado de la calle 183.

9.- La calle 183 hacia el costado oriental y occidental carece de andenes, por lo cual los peatones de esta zona se encuentran en constante riesgo.

10.- Ante la carencia de andenes, en épocas de verano los peatones tienen que soportar el polvo y en invierno, el lodo. Además el espacio entre la vía y las cercas de alambre de púas de las propiedades que se encuentran paralelas a la carrera 7<sup>a</sup> es angosto.

11.- Entre la escuela Santa Claudia y la calle 189 existe un espacio reducido de aproximadamente 70 cm, por el cual tienen que transitar los peatones. Este sector tampoco tiene andén.

12.- El 16 de abril de 2004 durante el día una volqueta cargada de tierra rodó y atropelló a un adulto y dos niños que se encontraban en el separador de la calle 177 con carrera 7<sup>a</sup>. Tal accidente ocurrió porque entre las calzadas sur y norte hay un altibajo y no existen barreras de contención.

13.- En la calle 177 con carrera 7<sup>a</sup>, sentido norte, la vía presenta un desnivel de casi 2 metros con relación con la vía que conduce hacia el sur. Además no existen barandas ni muros de contención de seguridad que eviten accidentes, como el ocurrido el 16 de abril de 2004.

14.- El cruce del peatón en la carrera 7<sup>a</sup> con calle 177 es peligroso, pues debe observar que no se aproxime ningún vehículo sentido sur-norte, cruzar tres carriles, después en el separador tiene que esperar para pasar la vía que conduce sentido norte-sur, que son otros tres carriles. Por lo anterior, la actora concluyó que en la zona se necesita un puente peatonal.

15.- Las vías objeto de la presente acción popular carecen de suficiente señalización y semaforización, de tal manera que no existe coordinación del flujo vehicular y peatonal.

16.- Adicionalmente, en los costados de la carrera 7<sup>a</sup> se estacionan los vehículos, obstaculizando así el tránsito de peatones y vehículos. Frente a lo cual, la Secretaría de Tránsito no ha realizado ninguna gestión.

## **II.- CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA**

**La Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C.** por conducto de apoderado contestó la demanda en los siguientes términos:

1.- Afirmó que los argumentos de la demanda son meras apreciaciones subjetivas que discrepan de la realidad.

2.- Citó los artículos 55, 57, 60 y 63 de la Ley 769 de 2002 sobre el comportamiento del conductor, peatón, circulación peatonal, obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados y respeto a los derechos de los peatones.

3.- Informó que se encuentran instalados setecientos cuarenta y ocho (748) equipos de control que manejan ochocientos cincuenta (850) intersecciones semaforizadas vehiculares, para un total de nueve mil sesenta y nueve (9069) semáforos de los cuales mil novecientos treinta (1930) son de tipo peatonal.

4.- Manifestó que por exigencia de la Resolución N° 5866 del 12 de noviembre de 1998 dictada por el Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías y el Fondo de Prevención Vial, para concluir que se requieren semáforos en un sector, es necesario realizar estudios de ingeniería de tránsito que garanticen un adecuado funcionamiento desde el punto de vista de seguridad y fluidez. Estos estudios comprenden las características físicas y las condiciones de tránsito del sitio.

5.- Señaló que la evaluación técnica en el sector implica que se adelanten las siguientes etapas:

- Etapa 1: Estudios para determinar la necesidad de instalar una intersección semaforizada. Al momento de la contestación de la demanda, la entidad tenía 170 solicitudes correspondientes a diferentes sectores de la ciudad.

Las instalaciones de la carrera 7<sup>a</sup> con las calles 161, 163<sup>a</sup>, 180 y 188c, se encuentran incluidas en esta primera etapa.

- Etapa 2: Incluye los estudios zonales para determinar la prioridad en la instalación solicitada. Para el momento de su pronunciamiento, la entidad tenía un listado de 200 intersecciones en la ciudad que cumplieron con los requisitos técnicos, de tal manera que sustentaran la semaforización y que se están instalando de acuerdo con los recursos de la entidad.
- Etapa 3: Contempla la contratación de los diseños geométricos y semafóricos de la intersección, junto con los planos de redes y acometidas, localización de los semáforos, postes y equipo de control y las respectivas obras civiles, adquisición e implementación del amoblamiento semafórico.

6.- Expresó que el desarrollo del proyecto depende de la disponibilidad presupuestal de la entidad.

7.- Indicó que en relación con la demarcación de la línea de separación de flujos (línea de camellón), de la avenida 7<sup>a</sup> a partir de la calle 182 hacia el norte y hasta el límite norte urbano de Bogotá, el Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá y la firma Soca de Panamá suscribieron el contrato N° 133, en virtud del cual durante la primera semana de junio de 2004 se ejecutaría la demarcación de las zonas escolares.

8.- Aseveró que para la instalación de reductores de velocidad, como lo solicita la demandante, se deben de tener en cuenta una serie de requisitos y que en razón del contrato N° 133 de 2003 se instalarán reductores virtuales de velocidad y bandas de estoperoles.

9.- Informó que mediante la comunicación ST-07-04-3701-04, la Subsecretaría de la entidad que representa le solicitó a la Policía Metropolitana de Tránsito, la designación de unidades de tránsito para realizar el acompañamiento de los peatones que cruzan la carrera 7<sup>a</sup> en los sectores de la calle 175 y 182.

**El Instituto de Desarrollo Urbano –IDU-** por intermedio de apoderado se pronunció de la siguiente forma:

1.- Se opuso a la prosperidad de las pretensiones de la demanda, como quiera que el Instituto de Desarrollo Urbano ha realizado las gestiones correspondientes dentro del marco de sus competencias.

2.- Interpuso como excepción la improcedencia de la acción popular por ausencia de omisiones que conduzcan a la amenaza o vulneración de derechos colectivos, pues la administración viene invirtiendo todos los recursos en la adecuación y mejoramiento del entorno urbano, de acuerdo a la lista de prioridades.

3.- Resaltó que los planes y programas requieren previa orden y aprobación del Consejo de la ciudad y por ello cuentan con respaldo presupuestal para su ejecución.

4.- Aclaró que aún cuando las obras estén incluidas en el Plan de Desarrollo, el Distrito Capital maneja una estrategia de prioridades, dadas por las necesidades de la comunidad de conformidad con las disposiciones legales vigentes.

5.- Dijo que el Instituto de Desarrollo Urbano –IDU es el competente para construir los puentes peatonales en la ciudad y que la Secretaría de Tránsito y Transportes de Bogotá es la entidad encargada de garantizar la seguridad vial. Por lo anterior, expresó que carece de legitimación en la causa por pasiva en el presente asunto.

6.- Explicó que los proyectos de puentes peatonales para Bogotá obedecen a los estudios de prefactibilidad técnica que realiza la Secretaría de Tránsito y Transporte, quien para la vigencia de la fecha de la contestación de la demanda, estableció 6 puntos con prioridad de intervención, así:

- Avenida Boyacá con calle 59<sup>a</sup>
- Avenida Boyacá con calle 17
- Avenida El Dorado entre las carreras 94 a 100
- Avenida Centenario por carrera 75<sup>a</sup>
- Avenida Primero de Mayo por Calle 33 Sur
- Avenida 63 por entrada al Centro de Alto Rendimiento

7.- Indicó que teniendo en cuenta la priorización, los representantes de la Secretaría de Tránsito –STT- y Transportes y el Instituto de Desarrollo Urbano –IDU suscribieron el convenio interadministrativo N° 040-2003, para efectuar los

estudios y las obras requeridas para la construcción de los puentes peatonales señalados en el numeral anterior.

8.- Agregó que como segundo grado de prioridad existen otros 24 puntos en la ciudad, los cuales se encuentran incluidos en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT).

9.- Manifestó que a mediados del mes de junio de 2004 la Secretaría de Tránsito y Transporte –STT incluyó 4 puntos más ubicados en la avenida de Villavicencio por la carrera 24, avenida 27 por la calle 80 sur, avenida centenario por las carreras 97 y 124 y la **avenida carrera 7<sup>a</sup> por calle 175.**

10.- Concluyó que los puntos ubicados en la avenida carrera 7<sup>a</sup> por calles 174 y 182 están dentro de la lista de prioridades para adelantar proyectos de construcción de puentes peatonales, dependiendo de los recursos disponibles.

11.- Señaló que hay que tener en cuenta que para la construcción de este tipo de estructuras es necesario adelantar estudios y diseños, adquirir y demoler predios y realizar la construcción respectiva. Lo cual dura aproximadamente 33 meses (2.75 años). Adicionalmente, el valor aproximado es de dos mil millones de pesos, incluyendo la adquisición predial.

12.- Aseveró que por lo anterior, estima que es necesario que mientras se obtienen los recursos necesarios se deben implementar medidas temporales para mitigar el riesgo de accidentalidad.

13.- Afirmó que la Secretaría de Tránsito y Transporte –STT- años atrás implementó un cruce peatonal señalizados con demarcación horizontal y vertical en la avenida carrera séptima por la calle 174.

14.- Sostuvo que en la actualidad se adelantan las gestiones pertinentes para construir un cruce a nivel semaforizado en la avenida carrera 7<sup>a</sup> con la calle 182.

15.- Indicó que además de los puentes incluidos en la lista de prioridades, el Instituto de Desarrollo Urbano ha realizado las siguientes obras.

CRUCE INICIAL	CRUCE FINAL	INTERDISTANCIA
Intersección semaforizada Calle 162	Puente Peatonal Calle 163	80 metros
Puente Peatonal Calle 163	Intersección semaforizada Calle 165	410 metros
Intersección semaforizada Calle 165	Intersección semaforizada Calle 170	680 metros
Intersección semaforizada Calle 170	Cruce Señalizado Calle 174	660 metros
Cruce señalizado Calle 174	Semaforización Proyectada Calle 182	380 metros

16.- Expresó que como quiera que según las políticas del Departamento Administrativo de Planeación Distrital –DAPD-, la distancia entre pasos peatonales debe ser mayor de 500 metros, con la implementación de la intersección semaforizada en la calle 182, la carrera 7<sup>a</sup> en el tramo entre la calle 163 y 183 contará con la infraestructura adecuada para el cruce peatonal seguro.

17.- Consideró importante resaltar que la carrera 7<sup>a</sup> en el tramo comprendido entre las calles 163 a 183 corresponde a un perfil vial Tipo V3 según el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), pese a que el POT proyecta que en un futuro sea ampliada a una vía tipo V2, no se permite la construcción de intersecciones a desnivel entre vías de la malla vial intermedia o la malla vial local con las vías arterias, lo cual se ve reflejado en las 4 intersecciones semaforizadas que existen entre la calle 162 y 182.

18.- Dijo que a la fecha de la contestación, no existen diseños de ampliación y/o adecuación de la carrera 7<sup>a</sup> en donde se encuentre proyectada la construcción de algún puente peatonal comprendido entre las calles 163 y 183. Sin embargo, se efectuará la construcción de una intersección semaforizada a la altura de la calle 182.

19.- Especificó las únicas fuentes de financiación para la construcción de puentes peatonales con que contaba el IDU para los años 2004-2006 y dijo que la

asignación de los recursos para los rubros relacionados con los puentes peatonales es limitada y para esa vigencia, específicamente sólo se cuenta con \$6.000'000.000, los cuales serán invertidos en la construcción de 3 puentes priorizados, a través del convenio interadministrativo N° 040 del 2003.

20.- El instituto no cuenta con recursos para atender las múltiples necesidades de construcción de todos los puentes peatonales en la ciudad y sólo hasta cuando se cuente con recursos producto de proyectos como valorización o préstamos de Banca Multilateral, podrá iniciar los diferentes proyectos de construcción de puentes peatonales dentro de los cuales se encuentran incluidos los puntos de la carrera 7<sup>a</sup> con las calles 175 y 182.

### **III.- EL PACTO DE CUMPLIMIENTO**

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 27 de la Ley 472 de 1998, el Magistrado Ponente del Tribunal Administrativo de Cundinamarca convocó a las partes el 11 de marzo de 2005 para la celebración de la audiencia de pacto de cumplimiento, la cual se declaró fallida porque no se logró ninguna fórmula de acuerdo.

### **IV.- LOS ALEGATOS DE CONCLUSIÓN**

**1.- El Instituto de Desarrollo Urbano –IDU-** dentro del término legal presentó sus alegatos de conclusión reiterando los argumentos que expuso en la contestación de la demanda.

A su vez, agregó que el memorando STED-3200-25389 de la Dirección Técnica de Construcciones evidencia que de acuerdo con el inventario de puentes peatonales de la ciudad, en la carrera 7<sup>a</sup> con calle 163 existe un puente peatonal, cuya estructura se encuentra compuesta por una viga metálica con acceso por medio de escaleras en concreto, no posee rampas debido a que a tan sólo 100 metros, existe una intersección semafórica a través de la cual las personas discapacitadas pueden realizar el cruce peatonal.

Manifestó que en ese momento se estaban realizando los estudios de prefactibilidad para la adecuación de la carrera 7<sup>a</sup> al sistema de transporte de Transmilenio y que de acuerdo con los diseños que se realicen se definirán los pasos peatonales definitivos.

Indicó que dentro del listado de prioridades para la construcción de puentes peatonales en la ciudad, elaborado por el Comité Interinstitucional (Secretaría de Tránsito y Transporte, Instituto de Desarrollo Urbano –IDU-, Departamento Administrativo de Planeación Distrital) se encuentra incluido un puente peatonal en la calle 182.

**2.- La Secretaría De Tránsito y Transporte** reiteró las razones que considera que se deben tener en cuenta para anegar las pretensiones de la demanda.

**3.- La parte actora** presentó sus alegatos por fuera del término legal, tal como se observa a folios 349 y 351.

#### **V.- LA PROVIDENCIA APELADA**

La Sección Cuarta, Subsección “A” del Tribunal Administrativo de Cundinamarca mediante la sentencia del 12 de septiembre de 2005 negó las pretensiones de la demanda por las siguientes razones:

Consideró que de las pruebas allegadas al proceso, se colige que se encuentran 6 puntos con prioridad de intervención alta, ninguno de ellos ubicado en la carrera 7<sup>a</sup>, por lo cual el Instituto de Desarrollo Urbano –IDU- suscribió el Convenio Interadministrativo 040-2003. No obstante, en la primera fase que corresponde a la prefactibilidad, se encuentra en segundo grado de priorización para la construcción de los puentes peatonales de la carrera 7<sup>a</sup> con calles 175 y 182, etapa en la que se estudian las respectivas consideraciones técnicas. Estos proyectos se realizarán de acuerdo con las necesidades y urgencias que se detecten en la ciudad.

Manifestó que la apropiación presupuestal para este tipo de obras de desarrollo urbanístico debe ser aprobada por el Concejo Distrital y que para obtener recursos, el Instituto de Desarrollo Urbano –IDU adelanta gestiones ante el Banco Interamericano de Desarrollo y la aprobación de contribución por valorización local ante el Concejo de Bogotá. Adicionalmente, para este tipo de obras debe tenerse en cuenta el Acuerdo 119 de 2004, por el cual se adoptó el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Bogotá 2004-2008.

Aclaró que por las anteriores razones, el juez constitucional no puede atentar contra los principios de programación de gasto público y priorización de la inversión en obras proyectadas.

Señaló que además la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D.C., adelanta gestiones para la instalación de un cruce a nivel o intersección semaforizado en la calle 182 y en la calle 174. A su turno, existe un cruce peatonal a nivel, señalizado y con demarcación horizontal y vertical, medidas que mitigan el riesgo para los transeúntes del sector.

Expresó que para la reconstrucción de los andenes, las Subdirecciones Técnicas de Ejecución de Obras y de Mantenimiento de Espacio Público del Instituto de Desarrollo Urbano –IDU, suscribieron el contrato de estudios, diseños, construcción y mantenimiento N° 267 de 2003 con la Unión Temporal CS-Na, cuyo objeto es la construcción y mantenimiento de los andenes de acceso al barrio “El codito”, costado sur-oriental de la carrera 7<sup>a</sup> con calle 175. A su vez, aclaró que no existen elementos que permitan inferir que el contrato no se hubiese ejecutado, pues a la fecha del fallo se encontraba en la etapa de mantenimiento.

Estimó que las actuaciones del Instituto de Desarrollo Urbano son anteriores a la interposición de la demanda, en aras de evitar el riesgo para los peatones del sector.

Sostuvo que en relación con la petición de instalar barreras de contención en la carrera 7<sup>a</sup> con calle 177 no es viable, pues en el expediente no obra material probatorio y más aún cuando son elementos que constituyen espacio público y que para su instalación deben cumplirse los parámetros que exigen las normas.

Indicó que la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá ha adelantado las gestiones pertinentes para la construcción de los puentes peatonales en los puntos objeto de debate e incluso prevé la necesidad de instalar intersecciones semaforizadas en la carrera 7<sup>a</sup> con calles 161, 163<sup>a</sup>, 180 y 188C, pero por falta de recursos financieros no se han podido ejecutar dichas obras.

Aseveró que de acuerdo con el material probatorio la circunstancias expuestas por la demandante no encajan con la acción, pues las condiciones de los habitantes de la zona cuya protección se reclama no están siendo alteradas.

Concluyó que no existe vulneración a los derechos colectivos porque las entidades demandadas han realizado las gestiones tendientes a instalar 2 puentes peatonales, los cuales son considerados como prioritarios, y mientras se ejecutan dichas obras, han adoptado medidas transitorias para disminuir el riesgo.

## **VI.- EL RECURSO**

Inconforme con la decisión del Tribunal, la actora la impugnó dentro del término legal previsto para el efecto.

Afirma que el Tribunal le dio un amplio despliegue a los argumentos de las entidades demandadas y que al material fotográfico que aportó no le dio la credibilidad, aún cuando no fue tachado de falso.

Estima que la demanda no sólo está encaminada a obtener la construcción de puentes peatonales, pues también se busca la construcción de otros elementos físicos que permitan disminuir el riesgo, tales como barandas, muros de contención.

Arguye que el Tribunal presumió que el contrato N° 267 de 2003 se continuaba ejecutando. Sin embargo, en ningún momento solicitó certificación sobre el estado de la obra e incluso afirmó que el contrato se suscribió el 26 de diciembre de 2005, fecha posterior al momento en que se profirió el fallo impugnado.

## **VII.- LOS ALEGATOS EN SEGUNDA INSTANCIA**

**1. La Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá**, dentro del término legal y por intermedio de apoderado, presentó sus alegatos en el siguiente sentido:

Señaló que no existe nexo de causalidad como elemento de responsabilidad de las entidades demandadas, ni vulneración alguna de derechos colectivos.

Manifestó que la actora tenía la carga de probar los supuestos de hecho en los que se sustenta su petición. Es así entonces, que debía demostrar la omisión y la negligencia de la administración distrital en la necesidad de instalar semáforos.

Agregó que tampoco se encontró alguna acción u omisión de las entidades demandadas de tal forma que generaran algún perjuicio. Entonces hay ausencia de daño contingente.

**2.- El Instituto de Desarrollo Urbano –IDU** reiteró los argumentos expuestos en sus intervenciones en el proceso de esta demanda.

**3.- La actora** se pronunció así:

Sostuvo que a la fecha, las entidades demandadas no han demostrado que el peligro hubiera cesado, ni tampoco que no se violaron los derechos colectivos invocados. Sino que por el contrario, durante el proceso se dedicaron a alegar circunstancias de orden presupuestal.

Insistió en que las pruebas aportadas, especialmente las fotografías, evidencian la vulneración de los derechos colectivos aducidos en la demanda.

Arguyó que contrario al fallo impugnado, la jurisprudencia del Consejo de Estado ha dicho que la falta de disponibilidad presupuestal no enerva la acción ante la vulneración de los derechos colectivos, por la cual se instauró la demanda.

Indicó que los índices de accidentalidad y mortalidad en la zona se han incrementado, pues según informaciones hasta abril de 2008, hay un registro de 153 muertos y 4000 personas heridas.

**4.- La Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá** no se mencionó al respecto.

## **VIII.- CONSIDERACIONES**

**1.-** La acción popular consagrada en el inciso primero del artículo 88 de la Constitución Política y reglamentada por la Ley 472 de 1998, tiene como finalidad la protección de los derechos e intereses colectivos, cuando éstos resulten amenazados o vulnerados, exista peligro o agravio o un daño contingente por la acción u omisión de las autoridades públicas o de los particulares, cuando actúen en desarrollo de funciones administrativas. El objetivo de estas acciones es dotar la comunidad afectada de un mecanismo jurídico expedito y sencillo para la protección de sus derechos.

De acuerdo con lo anterior, se tiene que los supuestos sustanciales para que proceda la acción popular son los siguientes, a saber: a) una acción u omisión de la parte demandada, b) un daño contingente, peligro, amenaza, vulneración o agravio de derechos o intereses colectivos, peligro o amenaza que no es en modo alguno el que proviene de todo riesgo normal de la actividad humana y, c) la relación de causalidad entre la acción u omisión y la señalada afectación de tales derechos e intereses; dichos supuestos deben ser demostrados de manera idónea en el proceso respectivo.

**2.-** En el presente asunto la actora estima que el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU y la Secretaría de Tránsito de Bogotá –STT vulneraron los derechos colectivos a la seguridad y salubridad públicas, al acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública, el acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna, a la seguridad y prevención de desastres técnicamente previsibles, a la realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos, respetando las disposiciones jurídicas, de manera ordenada y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes y a los derechos de los consumidores y usuarios, porque a su juicio, desde la calle 163 y a las salidas del perímetro urbano, en la carrera 7<sup>a</sup> no existen puentes peatonales, ni otros mecanismos de protección para los peatones que deseen cruzar la vía; por la carrera 7<sup>a</sup> desde la calle 183 hacia el norte, el costado oriental y occidental carece de andenes, por lo cual los vehículos se estacionan en la zona; el separador de la carrera 7<sup>a</sup> con calle 177 es desigual y no tiene barandas o muros de contención; hay ausencia de señalización desde la calle 183 hasta la 189.

Por su parte, las entidades demandadas afirmaron que han adelantado las gestiones pertinentes para salvaguardar los derechos colectivos de la comunidad.

**3.-** La Sección Cuarta, Subsección “A” del Tribunal Administrativo de Cundinamarca en la sentencia impugnada negó las pretensiones de la demanda por considerar que en el expediente obran suficientes pruebas que dilucidan que las entidades demandadas han realizado las gestiones pertinentes, las cuales están sujetas a la lista de prioridades y de disponibilidad presupuestal de las entidades demandadas.

4.- De tales circunstancias, es claro que la Sala determinará si las entidades demandadas vulneraron los derechos colectivos invocados en la demanda.

Para efectos de resolver los cargos aducidos en la demanda, se expondrá el marco jurídico en materia de andenes, separadores, barandas, muros de contención y señalización. Previo a ello, resulta necesario identificar la malla vial a la que pertenecen las zonas objeto de discusión, para así determinar la autoridad responsable.

## **5.- Malla Vial.**

En ese orden de ideas, sobre el carácter de la vía en la que se pretende la construcción de los andenes, el Decreto 190 de 2004 “*por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003*” dispone que el sistema vial está compuesto por las siguientes mallas (art. 165):

**“1. La malla vial arterial principal.** *Es la red de vías de mayor jerarquía, que actúa como soporte de la movilidad y la accesibilidad urbana y regional y de conexión con el resto del país.*

**2. La malla arterial complementaria.** *Es la red de vías que articula operacionalmente los subsistemas de la malla arterial principal, facilita la movilidad de mediana y larga distancia como elemento articulador a escala urbana.*

**3. La malla vial intermedia.** *Está constituida por una serie de tramos viales que permean la retícula que conforma las mallas arterial principal y complementaria, sirviendo como alternativa de circulación a éstas. Permite el acceso y la fluidez de la ciudad a escala zonal.*

**4. La malla vial local.** *Está conformada por los tramos viales cuya principal función es la de permitir la accesibilidad a las unidades de vivienda.*

**5. Intersecciones.** *Son soluciones viales, tanto a nivel como a desnivel, que buscan racionalizar y articular correctamente los flujos vehiculares del Sistema Vial, con el fin de incrementar la capacidad vehicular, disminuir los tiempos de viaje y reducir la accidentalidad, la congestión vehicular y el costo de operación de los vehículos.*

Se adopta como Sistema Vial el trazado, la clasificación y especificaciones de las vías contenidos en el plano No.11 denominado “Sistema Vial”, el cual hace parte del presente Plan.

**Parágrafo:** *El Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) deberá llevar a cabo los estudios técnicos para la construcción y mantenimiento de*

*las vías que conforman cada uno de los subsistemas y sus relaciones.”*

Ahora bien, el artículo 173 ibídem define la sección vial, como la representación gráfica de una vía que esquematiza, en el sentido transversal al eje, sus componentes estructurales y de amoblamiento típicos. A su vez la clasificación de las secciones viales bases, según el artículo 174 del decreto citado es la siguiente:

*“1. Para la Malla Arterial Principal y la Malla Arterial Complementaria: V-0, V-1, V-2 y V-3.*

*2. Para la malla vial Intermedia: V-4, V-5 y V-6.*

*3. Para la malla vial local: V-7, V-8 y V-9.*

*Las vías se diferencian en su utilización por el tipo de transporte que opera sobre ellas, de la siguiente manera:*

*1. Perfil A: Base*

*2. Perfil B: Base, Troncal de buses.*

*3. Perfil C: Base, Metro.*

*4. Perfil D: Base Troncal de buses, Metro.*

*Se entiende que la sección base de cualquiera de las anteriores categorías incluye andenes, ciclorruta y calzadas vehiculares de tráfico mixto. Las secciones viales se encuentran delimitadas en el plano No. 12 denominado “Secciones viales”, el cual hace parte del presente Plan.*

**Parágrafo 1.** *el ancho de separadores, andenes, carriles, afectaciones por sistemas de transporte y demás consideraciones técnicas de las secciones viales enunciadas en el presente artículo se encuentran consignadas en los anexos que hacen parte integral del presente Plan.”*

En concordancia con lo anterior, el Decreto 1110 de 2000 “*Por el cual se adecua el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., según lo dispuesto en la Resolución 0621 de 2000 dictada por el Ministerio del Medio Ambiente*”, en su artículo 18 determina que la avenida Alberto Lleras Camargo o carrera 7, desde el perímetro urbano hasta el límite del Distrito con Chía, pertenece al subsistema de conexión metropolitano en el sector norte del Distrito Capital.

A su turno, el Artículo 166 del Decreto 190 de 2004 determina las vías que consolidan la estructura urbana (artículo 144 del Decreto 619 de 2000, modificado

por el artículo 130 del Decreto 469 de 2003) y en ese orden de ideas, fijó que dentro de las vías de la **malla vial arterial principal y complementaria** que articulan la ciudad y que garantizan su consolidación se encuentra la avenida Alberto Lleras Camargo o carrera 7, desde la Avenida Jorge Eliécer Gaitán hasta el Municipio de Chía.

En ese orden de ideas, la carrera 7 es considerada como una malla arterial principal y complementaria.

De otra parte, en relación con las calles 183 y 189, se aclara que son vías que no pertenecen a la malla arterial principal y complementaria, sino que por el contrario, como quiera que éstas son tramos viales cuya función principal es la de permitir el acceso a las unidades de vivienda, de conformidad con el artículo 165 del Decreto 190 de 2004 pertenecen a la malla vial local.

#### **5.1.- Responsabilidad de las entidades demandadas en materia de construcción de las vías que conforman la malla vial.**

Dependiendo del tipo de malla arterial el artículo 172 del Decreto 190 de 2004 establece la entidad competente para la construcción, rehabilitación y mantenimiento de la misma. Para el presente asunto, el parágrafo del artículo 172 del Decreto 190 de 2004 determina que el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), es la entidad competente para elaborar el proyecto y construir las vías de la malla arterial principal y de la malla arterial complementaria con base en el trazado y determinaciones técnicas y urbanísticas suministradas por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD).

La misma disposición prevé que la programación, desarrollo técnico y construcción de la malla arterial principal y arterial debe ser coherente con las operaciones y programas del Plan de Ordenamiento Territorial.

En cuanto a sectores urbanos desarrollados, la construcción de las vías de la malla vial intermedia y local podrá ser adelantada por el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- (Art. 172 ibídem). La interventoría de la construcción de las vías de la malla vial en sectores urbanos desarrollados estará a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano –IDU.

En concordancia con lo anterior, el Instituto de Desarrollo Urbano –IDU tiene la función de “*ejecutar obras de desarrollo urbanístico tales como apertura,*

*ampliación, rectificación y pavimentación de vías públicas, construcción de puentes, plazas cívicas, plazoletas, aparcaderos, parques y zonas verdes con sus instalaciones, servicios y obras complementarias.*”, según el artículo 2 del Acuerdo 19 de 1972, por medio del cual se creó dicho instituto.

Así mismo, el artículo 3 del Decreto 980 de 1997 dispone que el Instituto de Desarrollo Urbano –IDU tiene a su cargo el mantenimiento, rehabilitación, reparación, reconstrucción, pavimentación de zonas de espacio público destinadas a la movilidad, dentro de los cuales, se encuentran incluidas las vías, puentes vehiculares y peatonales, zonas verdes y parques, zonas peatonales, andenes, monumentos públicos, separadores viales y obras complementarias.

En efecto, en aplicación de las normas invocadas es evidente que el Instituto de Desarrollo Urbano –IDU- es la entidad competente de ejecutar las obras de desarrollo urbanístico en la carrera 7<sup>a</sup>, toda vez que ésta vía pertenece a la malla vial principal y complementaria.

En relación con las calles 183 y 189 se encuentra que es el mismo instituto quien debe adelantar dichas obras, en la medida que el artículo 172 del Decreto 190 de 2004, le confiere la potestad de construir las vías de la malla vial intermedia y local, y, en concordancia con las funciones asignadas por el Acuerdo 19 de 1972 le corresponde la ejecución de obras de desarrollo urbanístico.

## **6.- Sobre el espacio Público.**

El artículo 24 de la Constitución Política consagra el derecho que tiene todo colombiano de circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establece la ley.

A su vez, el artículo 1º de La Ley 769 de 2002 “*Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*” prevé que el derecho a la libre circulación en el territorio nacional, está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes.

De otra parte, según el artículo 82 de la Constitución Política, el Estado debe velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés general.

En ese orden de ideas, el artículo 5º de la Ley 9ª de 1989 define el espacio público como “*el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes*”.

La misma disposición determina que las áreas que se requieren para la circulación, bien sea peatonal o vehicular constituyen espacio público.

En concordancia con lo anterior, el artículo 3 del Decreto 1504 de 1998 “*por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial*” dispone que:

“*Artículo 3º. El espacio público comprende, entre otros, los siguientes aspectos:*

- a) *Los bienes de uso público, es decir aquellos inmuebles de dominio público cuyo uso pertenece a todos los habitantes del territorio nacional, destinados al uso o disfrute colectivo;*
- b) *Los elementos arquitectónicos, espaciales y naturales de los inmuebles de propiedad privada que por su naturaleza, uso o afectación satisfacen necesidades de uso público;*
- c) *Las áreas requeridas para la conformación del sistema de espacio público en los términos establecidos en este decreto.”*

En efecto, es claro que las vías vehiculares cuyo uso pertenece a todos los habitantes del territorio nacional son bienes de uso público.

En concordancia con lo anterior, el Decreto 1344 de 1970, anterior Código Nacional de Tránsito Terrestre, derogado por la Ley 769 de 2002, disponía en su artículo 2º:

“*Artículo 2º.- Para la interpretación y aplicación del presente código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:*

**Acera o andén:** *Parte de vía destinada exclusivamente al tránsito de peatones.”*

El artículo 2º de la Ley 769 de 2002 define la acera o andén como la “franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de ésta.”

De las normas transcritas se concluye que los andenes forman parte de la vía pública destinados al uso peatonal. Al respecto, la jurisprudencia de esta Corporación ha precisado que:

*“Para entender el significado y el núcleo de protección de interés colectivo de protección al espacio público y el derecho al goce del mismo, es necesario referirse al artículo 5º de la Ley 9ª de 1989 que define el concepto. Con base en lo anterior, se deduce que el concepto de espacio público involucra una serie de elementos que definen el uso colectivo de los bienes, por lo que su destinación al uso colectivo obedece a una decisión legal o normativa que los señale. Así, hacen parte del espacio público aquellas áreas que se construyen para el uso peatonal, de tal manera que pueden separar las vías públicas y los inmuebles de uso privado y particular. De igual manera, estas zonas permiten la libre locomoción de las personas, favorecen su seguridad personal y comunican las vías en una ciudad planificada. En efecto, el artículo 2º del Decreto 1344 de 1970, tal y como fue modificado por el artículo 1º del Decreto 1809 de 1990, dispone que los andenes o aceras hacen parte del espacio público, en tanto que se definen como la “parte de la vía destinada exclusivamente al tránsito de peatones”. En este mismo sentido, el parágrafo del artículo 130 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, modificado por el artículo 109 del Decreto 1809 de 1990, señala que “las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, transitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad municipal de tránsito. En todo caso estará prohibido transitar por los andenes”. Lo anterior muestra que el uso común del espacio público es un derecho protegido por el Estado que no solamente comprende la utilización por parte de la comunidad sino también el goce adecuado del mismo. De hecho, los bienes de uso público deben tener la destinación acorde con la finalidad propia de su naturaleza, pues el carácter común de aquellos no autoriza el uso indiscriminado de tales espacios.”<sup>1</sup>*

Es claro que los andenes son zonas de uso público destinadas al tráfico peatonal, cuyo uso y goce adecuado están garantizados por el Estado y a nivel territorial le corresponde a los municipios garantizar la libre y segura circulación peatonal por

---

<sup>1</sup> CONSEJO DE ESTADO, Sección Quinta, M.P. Dario Quiñónez Pinilla, AP N° 641, sentencia del 11 de octubre de 2002, Bogotá, D.C.

la respectiva zona, por lo cual forman parte del derecho colectivo al espacio público.

En armonía con las disposiciones anteriormente mencionadas, el Acuerdo Distrital 79 del 20 de enero de 2003 *"Por el cual se expide el Código de Policía de Bogotá D.C."*, en su artículo 79 dispone que los componentes del espacio público son de uso colectivo y actúan como reguladores del equilibrio ambiental, social y cultural como elementos representativos del patrimonio Distrital. A su vez, garantizan el espacio libre destinado a la movilidad, recreación, deporte, cultura y contemplación para todas las personas en el Distrito, de conformidad con las normas vigentes.

### **6.1 Autoridades competentes.**

En relación con el deber de las autoridades de velar por la integridad del espacio público y garantizar su destinación al uso común, el artículo 1 del Decreto 1504 de 1998 prevé que en el cumplimiento de la función pública de urbanismo, los municipios y distritos deberán dar prelación a la planeación, construcción, mantenimiento y protección del espacio público sobre los demás usos del suelo.

Es importante resaltar que tanto las entidades públicas como los particulares son responsables por la vulneración de los derechos colectivos.

Ahora bien, de conformidad con el numeral 16 del artículo 38 del Decreto 1421 de 1998 el Alcalde Mayor del Distrito Capital tiene la obligación de velar por el respeto del espacio público y su destinación al uso común.

Así mismo, el numeral 7 del artículo 86 del Decreto 1421 de 1993, (Estatuto Orgánico de Bogotá D.C.), dispone que corresponde a los Alcaldes Locales dictar los actos y ejecutar las operaciones necesarias para la protección, recuperación y conservación del espacio público, con sujeción a la ley, a las normas nacionales aplicables, y a los acuerdos distritales y locales.

### **7.- Material probatorio del asunto bajo examen.**

**7.1-** Sobre la existencia de andenes en la zona objeto de esta demanda del material probatorio se encuentra:

- A folios 28, 29, 30, 31, 32 del cuaderno N° 1 aparece que en la carrera 7<sup>a</sup> con calle 177 al costado oriental de la vía, existe una angosta franja de cemento y prado con una leve inclinación, por la cual circulan los peatones a una cerca distancia con los vehículos.
- La fotografía N° 11, visible a folio 30, evidencia que por la calle 183 los peatones tienen que circular por una franja de pasto.
- A folio 33, la fotografía N° 19 muestra que en la carrera 7<sup>a</sup> con calle 183 hay simultaneidad entre la vía vehicular y peatonal, pues a continuación de la vía se observa una franja de arena o tierra y otra de pasto.
- Las fotografías que obran a folio 34, acreditan que en la calle 189 antes de llegar a la carrera 7<sup>a</sup> existe un espacio muy reducido, por el cual transitan los peatones. En dicho espacio solo puede pasar un peatón a la vez y además se observa que la distancia con los vehículos que pasan por la vía es muy reducida.
- A folios 37, 38 y 39 se observa que a los costados de la carrera 7<sup>a</sup> con calle 188 hay arena y/o tierra. Sitio sobre el cual se estacionan los vehículos.

En efecto, en la carrera 7<sup>a</sup> con calles 177, 183, 188 y en las calles 183 y 189 no existen andenes, lo cual pone en riesgo la seguridad de los peatones que transitan por dichas vías, tal como se observa de las fotografías anteriormente citadas.

De otro lado, como quiera que las fotografías visibles a folios 37, 38 y 39 acreditan que a los costados de la carrera 7<sup>a</sup> con calle 188 los vehículos se estacionan sobre el espacio en que transitan los peatones, se destaca que el artículo 70 del Acuerdo Distrital N° 079 de 2003, consagra como comportamiento que favorece la protección y conservación del espacio público, el hecho que no se debe encerrar, ocupar u obstaculizar el espacio publico, sin contar con el permiso para ello y solo en los casos en que las normas vigentes lo permitan.

Al respecto, el artículo 76 de la Ley 769 de 2002 dispone que está prohibido el estacionamiento de vehículos sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.

Dentro del territorio de su jurisdicción, las autoridades de tránsito podrán restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos. (Art. 119 de la Ley 769 de 2002)

A su vez, las autoridades de tránsito tienen la potestad de imponer las sanciones fijadas en el artículo 122 del Código Nacional de Policía Terrestre (Ley 769 de 2002).

Según el artículo 3 ibídem, las autoridades de tránsito en su orden son las siguientes:

*“- El Ministerio de Transporte*

- Los Gobernadores y los Alcaldes.*
- Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital.*
- La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras.*
- Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.*
- La Superintendencia General de Puertos y Transporte.*
- Las fuerzas militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5º de este artículo.*
- Los agentes de Tránsito y Transporte.”*

En ese orden de ideas, como quiera que las autoridades de tránsito han permitido el estacionamiento de vehículos en la zona objeto de la protección del espacio público, se exhortará para que en lo sucesivo adopten las medidas de policía necesarias para evitar que se continúen estacionando los vehículos en la carrera 7<sup>a</sup> con calle 188.

Por lo anterior, para la Sala es evidente que existe vulneración al derecho colectivo al goce del espacio público. Entonces, el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU- y la Alcaldía Mayor de Bogotá son responsables de tal omisión, pues como se vio previamente, la primera entidad es la encargada de realizar las obras de desarrollo urbanístico, dentro de las cuales se encuentra incluido el espacio público y la Alcaldía en razón a que dentro de sus atribuciones está la de dictar los actos y ejecutar las operaciones necesarias para la protección, recuperación y conservación del espacio público.

Adicionalmente, a folio 239, se observa que los representantes legales del Instituto de Desarrollo Urbano –IDU y del CONSORCIO VÍAS CODITO suscribieron el otrosí N° 3 al contrato 311 de 2003, según el cual el interventor se obligó con el IDU a llevar a cabo a precio global la interventoría técnica, administrativa, financiera y ambiental de la construcción de los andenes de acceso al barrio el codito costado sur oriental desde la avenida 7 con calle 175, hasta agotar los recursos de la construcción. Dicho contrato se suscribió el 19 de julio de 2004.

A su vez, el contrato de interventoría N° 311 de 2003, tenía por objeto la interventoría técnica, administrativa, financiera y ambiental de los estudios, diseños y la construcción de andenes de acceso al barrio el codito, desde la avenida 7<sup>a</sup> con calle 183 hasta la carrera 26 con calle 182B. (fls. 242 a 274)

Como puede observarse, el contrato y el otrosí mencionados se suscribieron con la finalidad de construir los andenes en los tramos de la avenida 7<sup>a</sup> con calle 183 hasta la carrera 26 con calle 182B y en la avenida 7 con calle 175. Sin embargo, el cargo de la actora es en relación con la ausencia de andenes en la carrera 7<sup>a</sup> desde la calle 183 hacia el norte. Entonces, estos actos jurídicos no pueden tenerse como prueba para acreditar la gestión de las autoridades demandadas en relación con las zonas objeto de debate.

De otra parte, la jurisprudencia de la Sección Primera de esta Corporación ha sido enfática en resaltar que la falta de disponibilidad presupuestal no enerva la protección de derechos colectivos que están siendo vulnerados o amenazadas. Pues es necesario que las entidades públicas realicen o adelanten las gestiones necesarias e indispensables para que dentro de un plazo razonable sin dilaciones injustificadas se materialice la protección de tales derechos <sup>2</sup>.

En razón a lo expuesto, se revocará el fallo de primera instancia y en su lugar, se protegerá el derecho colectivo al goce del espacio público.

Como quiera que la demandante no especificó el área hasta la cual deben construirse los andenes, dentro de los dos (2) meses siguientes a la ejecutoria de este fallo, las entidades demandadas deberán realizar un estudio de manera

---

<sup>2</sup>CONSEJO DE ESTADO, Sección Primera, M.P. Camilo Arciniegas Andrade, Rad. 2002-00830, Bogotá, D.C.

coordinada en el que determinen hasta donde va la zona habitada por la carrera 7<sup>a</sup> desde la calle 183 y la calle 182.

Como consecuencia de lo anterior, se ordenará a la Alcaldía Mayor de Bogotá y al Instituto de Desarrollo Urbano –IDU- que construyan los andenes en la carrera 7<sup>a</sup> con calle 183 y la calle 182 hasta los lugares que se concluyan como sitios habitados en el estudio al que se adujo en el anterior párrafo, dentro del término legal de tres (3) meses a un (1) año, contados a partir del día siguiente de la ejecutoria de la presente sentencia. Para lo cual, deben coordinar la correspondiente partida presupuestal.

Para efectos de lo aquí ordenado, se ordenará la conformación de un comité de verificación.

**7.2.- Sobre la ausencia de puentes peatonales** nada se menciona al respecto, toda vez que la parte actora no demostró que la mera ausencia de dicha estructura vulnera los derechos invocados.

**7.3- En relación con la falta de alumbrado público** para la Sala resulta que no es viable su estudio, toda vez que la actora sólo hizo tal afirmación y no aportó soporte probatorio alguno.

#### **8.- Señalización y semaforización.**

Al respecto, es preciso señalar que de conformidad con el artículo 2<sup>º</sup> de la Constitución Política, son fines esenciales del Estado, entre otros, servir a la comunidad, y garantizar la efectividad de los derechos y deberes consagrados en dicho Estatuto.

En ese orden de ideas, el citado precepto dispone que las autoridades de la República están instituidas para proteger a las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades.

En ese sentido, la Ley 769 de 2002 por la cual se expidió el “Código Nacional de Tránsito Terrestre” en su artículo 7, prevé que las autoridades de tránsito deben velar por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público. Entre tales autoridades según el artículo 6 de la ley

mencionada, se encuentran las Secretarías de Tránsito y Transporte de los Distritos Especiales, en su calidad de organismos de tránsito.

De otra parte, el Código Nacional de Tránsito Terrestre dispone que los peatones y los conductores de vehículos automotores deben de tener ciertos comportamientos, pues los artículos 57 y 63 de dicha disposición legal prevén lo siguiente:

*“Artículo 57. 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.*

...

*Artículo 63. Respeto a los derechos de los peatones. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones.”*

La jurisprudencia de esta Corporación ha dicho que:

*En el anterior contexto, la valoración conjunta y razonada de los citados elementos de prueba, permite concluir a la Sala que no está acreditada idónea y validamente la vulneración de los derechos e intereses colectivos invocados en la demanda, en especial del derecho colectivo a la seguridad pública. Si bien en la intersección de la carrera 78 con Diagonal 7 A Bis se presentaron accidentes de transito, no existe un elemento de juicio contundente del que se pueda concluir que los mismos hayan tenido como causa exclusiva y directa la ausencia de un sistema de semaforización en dicho lugar. Además, ante tal circunstancia, es claro que los usuarios de la vía deben observar de manera aun más estricta las normas de transito y tomar las mayores medidas de precaución y cautela, tal como lo ordena la Ley 769 de 2002. No obstante lo anterior, según quedó visto, los accidentes ocurridos en los años 2003 y 2004 de los cuales se tiene dato en el proceso se produjeron fundamentalmente por la inobservancia de las normas de transito por parte de los usuarios de la mencionada vía pública, peatones como conductores de vehículos automotores; es así que se reportan como causas de tales accidentes, las siguientes: desobedecer señales, cruzar sin observar (peatón), adelantar cerrando, adelantar en zona prohibida, girar bruscamente, girar sin indicación, impericia en el manejo, transitar distante de la acera u orilla de la calzada, no mantener distancia de seguridad, transitar en contravía, y no respetar prelación. En esas condiciones, y como quiera que la Administración Distrital no ha sido omisiva en este asunto, dado que aún con anterioridad a la presentación de la demanda había iniciado las gestiones*

*administrativas y contractuales pertinentes para implementar un sistema de semaforización en el cruce vial de la carrera 78 con diagonal 7 A Bis y de esta forma regular el transito en dicha vía pública con miras a hacerlo más seguro, la Sala confirmará el fallo apelado. En efecto, la demanda fue presentada el 13 de abril de 2005, y ya con anterioridad a esa fecha se habían suscrito los contratos números 120 de 2001 y 134 de 2004, con el objeto, respectivamente, de realizar los estudios técnicos para establecer la necesidad de instalar el sistema semaforizado en la mencionada intersección vial, y de ejecutar las obras civiles pertinentes de dichos dispositivos.<sup>3</sup>" (Subrayas y negrillas fuera del texto original)*

En efecto, para que las pruebas de accidentes en la zona objeto de discusión se consideren como fundamento que acredite la vulneración del derecho colectivo a la seguridad pública, debe probarse que los accidentes fueron consecuencia de la ausencia de señalización, semaforización y/o medidas necesarias para mitigar el riesgo. Pues, bien los accidentes también pueden ser por la imprudencia de los peatones y/o conductores.

Adicionalmente, sobre los medios alternativos para mitigar el riesgo, la Sección Primera<sup>4</sup> ha dicho que "en esta materia ha reconocido que el ámbito de protección de los derechos colectivos no está dado por un único y específico medio, a menos que se demuestre que los medios alternativos existentes son ineficaces y que la amenaza o el riesgo contingente está directamente asociado al medio que se echa de menos, lo cual no ocurre en este asunto, como quiera que precisamente la suspensión del paso peatonal tuvo como propósito garantizar la seguridad de las personas y facilitar el control en el tránsito vehicular mientras se desarrollaban las obras civiles para el sistema Transmilenio."

**8.1.-** De las piezas procesales se encuentra que a folios 25 y 26 el demandante anexó una noticia del periódico "El espacio", en virtud del cual se informó sobre un accidente ocurrido en la carrera 7<sup>a</sup> con calle 177. El documento dice que "una

---

<sup>3</sup> CONSEJO DE ESTADO, Sección Primera, M.P. Rafael E. Ostau De Lafont Pianeta, Rad. N° 25000-23-26-000-2005-00613-01(AP), 17 de agosto de 2006, Bogotá, D.C.

<sup>4</sup> Al respecto, en la sentencia proferida dentro del expediente A.P. num. 2002-01371-01 (C.P. Dr. Camilo Arciniegas Andrade) estimó la Sala que la falta de rampas y de un sistema circular en el puente de la Avenida 68 con calle 63 no comporta violación de los derechos colectivos de las personas discapacitadas dado que en el lugar existe un paso a desnivel (túnel peatonal subterráneo) y varios a nivel (semáforos con cebras para cruce peatonal debidamente demarcadas) que permiten la circulación de los peatones y de las personas discapacitadas en dirección occidente-oriente y viceversa de la Avenida 68.

*volqueta se volcó luego que supuestamente un taxi de servicio público lo cerrara en la vía. La carga de escombros aplastó a las víctimas cuando cruzaban la calle para dirigirse al Colegio El Codito”.*

Sobre el mismo accidente, la demandante anexó las fotografías N° 42 y 43 que muestran la caída de la volqueta.

Sin embargo, de acuerdo a lo expuesto la Sala mal podría entenderse que la causa del accidente fue la ausencia de señalización y de medidas de seguridad, pues no está acreditada que la causa del accidente fue la omisión de las autoridades. Incluso el mismo artículo señala como posible causa la conducta imprudente del taxista.

De otra parte, a folio 27 se observa que existe un separador en la carrera 7<sup>a</sup> que divide la vía sentido norte-sur y sentido sur-norte. Sin embargo, de esta prueba no puede concluirse que el separador pone en riesgo la seguridad de la comunidad y menos aún que se requiere de barandas o muros de contención (fotografías 1,2,3).

Adicionalmente, de la fotografía N° 3, visible a folio 27, se encuentra que sobre la carrera 7<sup>a</sup> con calle 177, existe un paso de cebra y el respaldo de una señal de tránsito.

A folio 301 se encuentran fotografías de la carrera 7<sup>a</sup> con calles 165 y 175 en las que se evidencia la existencia de pasos de cebra. Incluso en la última fotografía se observa un semáforo.

Para la Sala no resulta evidente que necesariamente se requiera un semáforo, pues para ello la actora tendría que haber demostrado que las medidas adoptadas (paso de cebra y señal de tránsito) por sí solas ponen en riesgo la seguridad de los peatones.

De otra parte a folio 226 aparece el registro de accidentalidad vial en la carrera 7<sup>a</sup> entre calles 170 y 185, expedido por la Subsecretaría Operativa del Grupo Urbano de Investigación Vial de Accidentes de Tránsito, según el cual las primeras 15 causas de accidentes son: No mantener distancia de seguridad, impericia en el

manejo, exceso de velocidad, girar bruscamente, no respetar prelación, reverso imprudente, cruzar sin observar (peatón), cruzar en estado de embriaguez (peatón), adelantar cerrando, distraerse, frenar bruscamente, girar sin indicación, transitar por fuera del carril, poner en marcha un vehículo sin precauciones.

A su turno, sobre las actuaciones desplegadas por la Secretaría de Tránsito y Transporte a folios 82 a 87, se encuentra que dicha entidad suscribió con la firma SOCA DE PANAMÁ el contrato de obra N° 133 de 2003, el cual tiene por objeto el suministro y la aplicación de pintura acrílica de tráfico y/o base solvente, resina termoplástico y otros elementos de señalización horizontal para la red vial, zonas escolares y pasos peatonales en la ciudad de Bogotá.

Entonces, para la Salta resulta claro que no obra prueba en el expediente que acredite que los accidentes son consecuencia de la omisión de las autoridades administrativas en el desarrollo de sus funciones y que las medidas existentes en la zona son insuficientes, de tal forma que pongan en peligro la seguridad de los peatones o conductores.

En esa medida, para la Sala no se encontró probado que las entidades demandadas vulneraron o amenazaron el derecho colectivo a la seguridad pública.

Por lo anterior, se concederá el amparo exclusivamente en relación con el derecho colectivo al goce del espacio público tal como se expuso previamente y se negarán las otras pretensiones de la demanda.

En mérito de lo expuesto, la Sección Primera del Consejo de Estado administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

## F A L L A

**PRIMERO: REVÓCASE** la sentencia del 12 de septiembre de 2005 proferida por la Sala Cuarta, Subsección “A” del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, y en su lugar, **PROTÉGESE** el derecho colectivo al goce del espacio público.

**SEGUNDO: NIÉGANSE** las demás pretensiones de la demanda.

**TERCERO:** Dentro de los dos (2) meses siguientes a la ejecutoria de este fallo, las entidades demandadas deberán realizar un estudio de manera coordinada en el que determinen hasta donde va la zona habitada por la carrera 7<sup>a</sup> desde la calle 183 y la calle 182.

**CUARTO:** Dentro del término legal de tres (3) meses a un (1) año, contados a partir del día siguiente de la ejecutoria de la presente sentencia, la Alcaldía Mayor de Bogotá y al Instituto de Desarrollo Urbano –IDU- deben construir los andenes en la carrera 7<sup>a</sup> con calle 183 y la calle 182 hasta los lugares que se concluyan como sitios habitados en el estudio al que se adujo en el anterior párrafo. Para lo cual, deben coordinar la correspondiente partida presupuestal.

**QUINTO: EXHÓRTESE** a la Secretaría de Tránsito y Transporte para que en lo sucesivo adopte las medidas de policía necesarias para evitar que se continúen estacionando los vehículos en la carrera 7<sup>a</sup> con calle 188.

**SEXTO: ORDENÁSE** a los representantes legales o a quienes haga sus veces de la Alcaldía Mayor de Bogotá, Secretaría de Tránsito y Transporte, del Instituto de Desarrollo Urbano –IDU y al Defensor del Pueblo de Bogotá o un representante suyo que dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la notificación de este fallo conformen un comité permanente de verificación.

**SÉPTIMO: CONCÉDESE** a la señora BIBIANA MERCEDES PARRA ARIZA el incentivo de que trata el artículo 39 de la Ley 472 de 1998, en la cuantía de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes cargo de la Alcaldía Mayor de Bogotá, Secretaría de Tránsito y Transporte, del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU.

**SÉPTIMO: RECONÓCESE** personería a la doctora CLAUDIA VIVIANA HERNÁNDEZ AVILA, como apoderada de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, en el proceso de la referencia.

#### **CÓPIESE, NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**

La anterior providencia fue discutida y aprobada por la Sala en reunión celebrada el 18 de febrero de 2010.

**RAFAEL E. OSTAU DE LAFONT PIANETA**    **MARÍA CLAUDIA ROJAS LASSO**  
Presidente

**MARCO ANTONIO VELILLA MORENO**