

SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE – Afectación por cerramiento de vías de acceso a avenida ciudad de Cali / CERRAMIENTO DE VIAS – Afectación del derecho al acceso al servicio público de transporte / SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE – Ineficiente e ineficaz

En el contexto fáctico y probatorio, es claro para la Sala que en el proceso sí existen suficientes elementos de juicio que acreditan idónea y válidamente la afectación del derecho e interés colectivo al acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna, como es el servicio de transporte, como consecuencia del cerramiento de algunas vías que accedían a la Avenida Ciudad de Cali y que permitían la movilidad hacia el norte y oriente de la ciudad, y que han generado, además, el embotellamiento vehicular en el sector. En efecto, de la inspección judicial se desprende que en el sector sur occidental de la ciudad en los barrios Patio Bonito y Tintalito existe un evidente embotellamiento vehicular, y que genera además, al decir del comandante de la Policía del sector, graves atrasos en la atención de emergencias así como inseguridad dadas las largas esperas a que deben someterse los habitantes para movilizarse incluso dentro del mismo sector. Ahora bien, debe además precisar la Sala que las cargas que debe soportar la comunidad por virtud de la construcción del Sistema Masivo de Transporte Transmilenio no son discutibles, pues llevan implícito la consolidación del interés general. Sin embargo, debe también garantizarse con ello que los habitantes del sector puedan acceder de manera efectiva al servicio, situación ésta que no acontece en el plenario, como quiera que pese a que allí Transmilenio funciona, los moradores del barrio Patio Bonito y Tintalito deben desplazarse a través de la congestión vehicular a que se aludió en el párrafo anterior o caminar largas cuadras con el fin de ingresar a las estaciones. En tal escenario, la prestación del servicio de transporte no es efectiva ni eficaz. Es pertinente destacar que sobre la Avenida de Las Américas tampoco existe la posibilidad de que los transeúntes la atraviesen peatonalmente de modo que accedan a la vía que conduce sentido de sur a norte y de sur a oriente, dado que no existe puentes peatonales.

INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – Competencias / SECRETARIA DE MOVILIDAD – Competencias / DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACION DISTRITAL – Competencias

Según se observa de los artículos 2º del decreto 980 de 1997 y 1º del decreto 759 de 1998 y contrario a lo sostenido por el apoderado del IDU durante el transcurso del proceso de primera y segunda instancia, este ente si es competente para la conservación, habilitación, construcción, reconstrucción de las vías del Distrito Capital. En ese orden, vista la vulneración del derecho colectivo al acceso a los servicios públicos de manera eficaz y oportuna, es necesario ordenar al IDU que realice un estudio técnico con el fin de que determine en la Avenida Ciudad de Cali cuáles obras hay lugar a construir (puentes peatonales, intersecciones viales, etc.) dentro del tramo comprendido entre la Calle 5ª hasta la Calle 38 Sur, y de esta hasta la 43 Sur, y que luego de ello, proceda a efectuar las construcciones y habilitaciones correspondientes. De los artículos 1 y 2 del decreto 567 de 2006, se desprende que compete a la Secretaría de Movilidad la coordinación del desplazamiento peatonal y vehicular dentro del Distrito Capital, razón por la que se ordenará a dicho ente que ejecute junto con el IDU el programa de construcción de las intersecciones, puentes peatonales o cualquier otra opción que resuelva el conflicto, sobre la Avenida Ciudad de Cali entre calle 5ª Sur y 43 Sur, así como las labores de señalización y semaforización correspondientes. Finalmente, en lo que hace al Departamento Administrativo de Planeación Distrital, encuentra la Sala que el Decreto 973 de 1969 y el 180 de 1971, y el Acuerdo 1 de 1975 regulan el

objetos y funciones del mismo, de las que se concluye que dicho ente debe intervenir de manera previa al estudio ordenado en las párrafos anteriores.

FUENTE FORMAL: DECRETO 980 DE 1997 – ARTICULO 2 / DECRETO 759 DE 1998 – ARTICULO 1 / DECRETO 567 DE 2006 – ARTICULO 1 / DECRETO 567 DE 2006 – ARTICULO 2 / DECRETO 973 DE 1969 – ARTICULO 3 / DECRETO 180 DE 1971 – ARTICULO 3 / ACUERDO 1 DE 1975 – ARTICULO 3

DESARROLLOS URBANOS ILEGALES – No exime a las autoridades de garantizar el acceso a la movilidad

La Sala debe aclarar que el hecho de que los desarrollos urbanos hayan presentado un origen ilegal y que por ello presenten una malla vehicular irregular, es decir, que no cumplan desde su surgimiento con las normas y requerimientos técnicos que requiere la construcción de vías, no hace que actualmente las autoridades administrativas no les garanticen el acceso o movilidad hacia otros sectores de la ciudad, máxime si se tiene en cuenta que los habitantes del sector de Patio Bonito tienen una infraestructura de servicios públicos domiciliarios y son contribuyentes del sistema fiscal de la ciudad.

CONSEJO DE ESTADO

SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

SECCION PRIMERA

Consejero ponente: RAFAEL E. OSTAÚ DE LAFONT PIANETA

Bogotá, D. C., veintinueve (29) de abril de dos mil diez (2010)

Radicación número: 25001-23-24-000-2004-02613-01(AP)

Actor: VICTOR HUGO CHACON CELIS

Demandado: INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO, IDU Y OTROS

Se decide el recurso de apelación interpuesto por el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, la Secretaría de Movilidad (antes Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C.) y la Secretaría Distrital de Planeación (antes Departamento Administrativo de Planeación Distrital) contra la sentencia proferida el 11 de mayo de 2006 por el Tribunal Administrativo Cundinamarca en cuanto accedió a las pretensiones de la demanda.

I.- LA DEMANDA

El 3 de diciembre de 2004 el ciudadano **Víctor Hugo Chacon Celis**, promovió acción popular contra del **Distrito Capital, del Instituto de**

Desarrollo Urbano – IDU, del Departamento Administrativo de Planeación Distrital, de Transmilenio S.A. y de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá ESP., tendiente a la protección de los derechos e intereses colectivos relacionados con el goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público, la seguridad y salubridad públicas, el 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, la realización de 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.

1. Las pretensiones

Solicitó el demandante que el tribunal accediera a las siguientes pretensiones:

“1. Proteger los derechos e intereses colectivos al goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público, la seguridad y salubridad públicas, el 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, la realización de 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.

2. Ordenar a la ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, el INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO, la SECRETARIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE, y demás entidades competentes, que dentro del ámbito de sus facultades, que adelanten las obras necesarias que conlleven a la descongestión del sector Patio Bonito, esto es la construcción de las Avenidas Manuel Cepeda, y Tintal, Avenida Muiscas y el paso por la 42 A, así como la adecuación de puentes peatonales y demás obras necesarias, como la pavimentación de las vías principales de Patio Bonito II Sector, dejadas en mal estado por la construcción del Transmilenio.

3. Fijar competencia a cada uno de los entes accionados fijando un término perentorio e improrrogable para su conocimiento.

4. Fijar el valor del incentivo que señala el artículo 39 de la Ley 472 de 1998, a favor de la parte actora.”¹

2. Los hechos y omisiones en que se funda

¹ Folios 5 y 6 del Cuaderno número 1.

1. En el año 2003 se iniciaron las obras de adecuación del corredor vial de Transmilenio de la Avenida Las Américas. Dentro de estas obras estaba incluida una llamada tramo 4 trazada por la avenida Ciudad de Cali, desde la Avenida Manuel Cepeda Vargas, hasta el Portal de Las Américas o Avenida Villavicencio, una intersección semaforizada con sólo tres salidas, cuya intersección con la Avenida las Américas la constituye una glorieta. Con tal construcción se obstaculizó la salida de varios barrios del sector de Patio Bonito y del Sur de la comunidad de Tintalito y otras donde nos limitan tres canales, el primer canal Américas y el segundo canal sobre la Avenida Villavicencio y el tercero en el centro.
2. Indicó que sobre la Calle 38 con Carrera 102 Avenida El Tinal hasta el Río Bogotá no existen puentes vehiculares ni peatonales, lo que implica que para salir del barrio los habitantes tengan que llegar hasta la Avenida Ciudad de Cali con una sola salida al norte por la Calle 38 o Avenida Los Muiscas, o al Sur hasta la Avenida Villavicencio, aumentando con ello el tiempo de salida al tener que realizar un desplazamiento por el centro de sus barrios de casi 20 cuadras para salir nuevamente a la Avenida Ciudad de Cali que se encuentra en el límite de la ciudad. Al norte la situación es similar, pues la glorieta es ciega, y en consecuencia para desplazarse hacia el norte, la comunidad del Barrio Tarro y otros deben caminar 32 cuadras hasta la 38 o Avenida Muiscas.

Señaló el demandante que al construir el mencionado tramo, no se tuvo en cuenta la cantidad de urbanizaciones que existen en el sector y las que están en proceso de edificación. También afirmó que antes de iniciar las obras de Transmilenio, la comunidad gozaba de todas las alternativas de movilidad.

Aseveró que no solamente se ha incrementado el índice de accidentalidad con la existencia del separador sentido norte – sur de la Avenida ciudad de

Cali, sino que además se han incrementado los costos reales de transporte, ya que la ciudadanía moradora del sector debe hacer desplazamientos más significativos para poder trasladarse a otros lugares de la ciudad, dado que los aísla de los barrios del otro extremo de la Ciudad de Cali, perjudicando el comercio, y haciendo que los predios pierdan su valor.

Indicó que ha oficiado al IDU solicitando que se tomen las medidas pertinentes orientadas a habilitar las vías de movilización, sin contar con respuestas claras y de fondo.

II. ACTUACIÓN PROCESAL

El Tribunal Administrativo de Cundinamarca, admitió la demanda y ordenó el trámite de rigor, a través de auto calendado el 15 de diciembre de 2004.

III.- LA CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

El apoderado del **Departamento Administrativo de Planeación Distrital**, contestó la demanda mediante escrito allegado el 3 de febrero de 2005 manifestando que no se pronunciaría sobre los hechos de la demanda, ya que no describe actuaciones u omisiones donde se involucre a esta entidad como responsable de la protección de los derechos e intereses colectivos.

En ese orden, propuso la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva, afirmando que dentro de las funciones que le corresponde desarrollar no se encuentra la de realizar corredores viales o avenidas que permitan el descongestionamiento vehicular en cualquier sector de la ciudad, así como tampoco ejercer el control y vigilancia sobre el goce del espacio público, función ésta que debe ser ejercida por las Alcaldías Locales.

El apoderado del **Instituto de Desarrollo Urbano – IDU** presentó dentro del término para contestar la demanda escrito en el que sostuvo que no era cierto que se haya obstruido la salida de varios barrios del Sector Patio

Bonito, ya que ninguna de las calles con acceso directo a la Avenida Cali fue cerrada con excepción de las Calles 13 A Sur y 13 B Sur, las cuales no permitían el cruce sobre la citada avenida.

Advirtió, que el proyecto de la glorieta en la intersección de la Avenida Manuel Cepeda Vargas con Avenida ciudad de Cali, no contempló la apertura de la Avenida Manuel Cepeda Vargas al occidente de la Avenida Cali, ya que no se encuentra priorizada dentro del POT.

Afirmó, que la Calle 38 Sur no fue modificada por las obras de la Troncal. La situación de movilidad que se presenta para la salida de los habitantes desde la Carrera 102 hasta el Río Bogotá, por la Calle 38 Sur, es muy anterior a las obras de la troncal.

Tampoco es cierto, a su juicio, que con anterioridad a la construcción de dicha troncal los habitantes del Barrio Tintal gozaran de igualdad de alternativas para movilizarse, debido a que los cruces sobre la Avenida Cali se mantuvieron como existían, con excepción de la Calle 42 G Sur que se desplazó sesenta metros hacia el Sur, donde está ubicada la Avenida Villavicencio.

Afirmó que al iniciar las obras de adecuación de Transmilenio, el caos vehicular era total por falta de continuidad de la Avenida Cali al Sur y de la Avenida Villavicencio hacia el occidente, sin embargo, las obras debían ejecutarse y no se podía desviar el tráfico entre los barrios, pues no existían opciones de desvío por falta de vías adecuadas, las cuales no han sido pavimentadas por la falta de redes de servicios públicos. Trajo a colación, puntos de desarrollo del sector tales como la construcción de nuevas urbanizaciones y desarrollo de lotes particulares, lo cual ha aumentado el volumen poblacional de la zona.

Pasó a describir las soluciones de movilidad que ha generado el Sistema Integral de Servicio de Transporte Masivo Transmilenio, aduciendo que con la adopción de tal sistema se había definido el problema de aguas lluvias de

la Avenida Ciudad de Cali, se dio continuidad a la citada avenida hacia el Sur; se empalmó la Avenida Villavicencio tanto al oriente como al occidente; para aliviar la movilidad de la zona de Patio Bonito, Tayrona y otros barrios, se optó por una salida provisional del corredor de la Avenida Tintal de Calle 38 Sur hasta la Avenida Manuel Cepeda y de la Avenida Tintal hasta la Carrera 87 y el corredor de la Avenida Manuel Cepeda a la Calle 6 de Carrera /87 hasta la Avenida Ciudad de Cali.

Informó que suscribió un acta en la Personería de Bogotá D.C. mediante la cual se acordó la implantación provisional de un puente tipo Baylie y estudiar la posibilidad de abrir un cruce sobre la Avenida Ciudad de Cali a la altura de la Calle 41 F Sur, pero que consultada la Secretaría de Tránsito fue negado el proyecto de construcción. Sin embargo, comunicó que la implantación del citado puente fue solucionada con la adición del Contrato 4803 del 31 de diciembre de 2004 para la ejecución de las obras.

Prosiguió manifestando que siempre ha buscado mejorar la infraestructura vial del Distrito Capital, sin desconocer que lograr tal cometido ocasiona incomodidades a algunos vecinos del sector en donde se adelantan las obras.

Al final, propuso la excepción de ejecución de las obras por parte de la entidad con sujeción a la ley y disponibilidad presupuestal, haciéndola consistir en que una vez contó con los recursos técnicos, económicos, logísticos y legales se procedió a adicionar el Contrato 4803 del 31 de diciembre de 2004 para la ejecución de las obras, de lo cual concluyó que las dificultades de que ha conocido la Administración han sido orientadas mitigar el impacto de la obra.

También formuló la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva pues dentro del ordenamiento jurídico no se encuentra que deba cumplir con funciones de movilidad o programas de manejo de tráfico. Sostuvo que el problema del embotellamiento denunciado en la acción popular de la referencia compete solucionarlo a la Secretaría de Tránsito.

La excepción del “*proyecto de ejecución de la obra del puente peatonal*” la definió como la previsión de construcción del Puente Baylie que se ha mencionado en los párrafos anteriores.

La **Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá – EAAB** formuló una excepción que denominó “*La acción popular no es procedente en el caso que nos ocupa por ausencia de acción u omisión en la entidad demandada que diera lugar a los hechos de la demanda*” sosteniendo que ni en sus estatutos ni dentro de sus competencias se contempla algún tipo de potestad que pueda comprender la construcción de las Avenidas Manuel Cepeda, Tinal, Muiscas y el paso por la 42 A.

No obstante, puntualizó que la Empresa ha venido desarrollando ciertas actividades dentro de su competencia, que guardan relación directa o indirecta con la solución que le viene dando el distrito a las necesidades de la zona, tales como, ejecución de obras definitivas de las redes de alcantarillado sanitario y pluvial, acompañamiento técnico de soluciones provisionales para el desembottellamiento vial que presenta la zona por la construcción de las redes del sistema Transmilenio, así como el asesoramiento técnico en la construcción del puente metálico sobre el Canal de Las Américas que recoge aguas lluvias.

Aseguró que los barrios en los que el demandante denuncia el embotellamiento poseen redes de alcantarillado, en las que se tiene previsto un cambio de los materiales a través del contrato número 1-02-30100-631-2003, ya que fueron construidos por los habitantes y no son las adecuadas para el transporte de agua sanitaria y pluvial.

A su turno, propuso la siguiente excepción “*La E.A.A.B. obra dentro del ámbito de la discrecionalidad administrativa*”, a la que se refirió en los términos anunciados con anterioridad, resaltando que no puede extralimitar sus funciones so pretexto de utilizar la facultad discrecional que le ha sido otorgada por la ley y los reglamentos.

La **Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C.** contestó la demanda, actuando por medio de apoderado, considerando en síntesis que al proyectar una obra de tal magnitud, siempre la Administración Distrital ha analizado la situación de la comunidad y los beneficios que le puede reportar, constituyéndose éste como una garantía del interés general que debe primar sobre el particular de la zona en la que se llevan a cabo las construcciones.

Precisó, que se definieron vías alternas para realizar los desvíos de las rutas que cubren el recorrido, garantizando de esta manera la accesibilidad al transporte por todos los usuarios del sistema.

Bajo tales premisas solicitó se despacharan desfavorablemente las pretensiones de la demanda.

La **Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A.** propuso las excepciones de “*No existencia de daño contingente, peligro, amenaza, vulneración o agravio sobre los derechos colectivos invocados por los actores*” alegando que las obras adelantadas por el IDU para adoptar el Sistema de Transporte Masivo cumplen con todas las especificaciones.

Sostuvo que no ha sido negado a la comunidad el acceso a la vía pública, y que la simple circunstancia de que no sea por donde el particular o un grupo de la comunidad lo desea y por el lugar más cercano a su vivienda, no implica que sea una decisión violatoria de los derechos colectivos, ya que existen de por medio otros derechos de carácter general que deben primar.

Al igual que los otros entes demandados, propuso la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva bajo el entendido de que no es la encargada de determinar las características de la construcción de cada uno de los tramos de las vías que acceden a las intersecciones bajo el sistema de glorieta, menos aún cuando las mismas vías no se encuentran

construidas para el acceso de los vehículos a la propiedad. Esa función es del IDU y del Departamento Administrativo de Planeación Distrital.

En mérito de lo expuesto, solicitó su desvinculación del proceso.

El Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público indicó que no tiene competencia para promover o intervenir las obras públicas o para rediseñar el resultado de las mismas o emitir conceptos sobre ellas por carecer de competencia; ello le corresponde al IDU de conformidad con los Acuerdos Distritales números 980 de 1997 y 759 de 1998. En tal sentido, propuso la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva.

Sin embargo, defendió a la Administración aduciendo que no ha sido negligente pues lo que ha tratado de hacer siempre es mejorar las condiciones de movilidad del sector de Patio Bonito.

El Distrito Capital manifestó que estudiada la demanda lo que se advierte son inconvenientes del actor para desplazarse unos metros más de lo habitual en aras de acceder al servicio de transporte, y que por ello no deben realizarse obras de infraestructura que se encuentran programadas, pasando por alto, a su juicio, del principio de legalidad del gasto público lo cual es completamente desacertado. Solicitó no estimar las pretensiones.

IV. AUDIENCIA ESPECIAL DE PACTO DE CUMPLIMIENTO

Por medio de auto calendado el 10 de febrero de 2005, el *a quo* fijó fecha y hora para la celebración de la Audiencia Especial de Pacto de Cumplimiento, correspondiendo ésta al 13 de junio de 2005 a las once de la mañana (11:00 a.m.).

En el día y a la hora fijada se llevó a cabo la Audiencia Especial de Pacto de Cumplimiento, a la que comparecieron las partes del proceso. En la audiencia las partes no se concertó fórmula de arreglo, razón por la cual se

declaró fallida.

- Mediante proveído del 30 de junio de 2005 se abrió a pruebas el proceso.

V.- ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

El **demandante** actuando a través de apoderado allegó escrito de alegatos de conclusión en el que reiteró lo expuesto en la demanda y adicionalmente, aludió a la inspección ocular practicada, aseverando que era evidente que varios de los barrios del sector ubicados entre Patio Bonito y Tintalito, al Sur de la Ciudad, habían quedado completamente embotellados con la construcción de las obras de adecuación del sistema Transmilenio en la Avenida Ciudad de Cali desde la Avenida Las Américas hasta la Avenida Ciudad de Villavicencio, lo cual impedía la salida hacia el centro, oriente y norte de la ciudad, en especial del transporte público por el taponamiento de sus vías al llegar a la Avenida Ciudad de Cali.

Igualmente, presentó al Despacho Sustanciador el Convenio No. 008 de 2004 celebrado entre la sociedad Comercial Tintal Plaza S.A. y el IDU, por medio del cual esta entidad permitió construir a dicho establecimiento dos vías provisionales para salir a la glorieta ubicada al terminar la Avenida Las Américas con la Avenida Ciudad de Cali, que desembotellaron otro sector ya referido en la demanda. Infirió del hecho en comento que el IDU le dio viabilidad a quien tiene intereses comerciales y económicos permitiéndole salida por la glorieta, ofreciéndole todas las posibilidades viales, mientras que a los particulares que se ven afectados por el embotellamiento en el barrio Tintal. Especialmente, no les ha generado ningún tipo de solución concreta al problema.

Con todo, sugirió la vulneración de los derechos e intereses colectivos invocados en la demanda.

La **Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá D.C. – EAAB** reiteró los argumentos de la contestación de la demanda.

La **Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A.** alegó de conclusión señalando que de la inspección ocular se desprendía que no acontecían las causales establecidas por la ley para considerar la existencia de un daño o atentado a los derechos comunes, generado por la acción u omisión de la Administración.

Adujo que las pretensiones incorporaban una plataforma política del actor ante las necesidades de movilidad que desde hace años aquejan a los vecinos del sector, sobre todo en aquellos en los que la urbanización y construcción de los barrios no fue una acción planeada, y que incluso, no contaron con permiso de la Administración para esos efectos.

Resaltó que la construcción de más intersecciones genera una mayor congestión de tráfico y aumenta los riesgos de accidentalidad a peatones y entre vehículos.

El **Instituto de Desarrollo Urbano – IDU**, afirmó que las dificultades que se presentan en el sector han sido tenidas en cuenta por la Administración, pues informó que se había elaborado un proyecto para mitigar el impacto de la obra y mejorar las condiciones de movilidad.

Dedujo de la inspección judicial practicada que se debían implantar algunas medidas para el manejo del tráfico, las cuales deben tomarse y ejecutarse por la autoridad competente.

Insistió en la imposibilidad de alterar el plan de desarrollo vial previsto para la ejecución de las obras. En concordancia con ello, anotó que la medida que recomienda el actor relacionada con la apertura de una salida adicional sobre la glorieta, no ofrece solución adecuada sino que por el contrario ayudaría a que colapse la movilidad del tráfico sobre la Avenida Ciudad de Cali.

El **Distrito Capital** aseguró que no se ha demostrado ninguna actuación irregular de su parte y que por ende, no es procedente atribuir responsabilidad alguna, ya que no existe el “famoso” embotellamiento a que alude el demandante. En ese mismo orden, advirtió que no existe prueba que demuestre la vulneración de los derechos e intereses colectivos que alega el actor.

La **Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C.** manifestó que de la inspección ocular efectuado se pudo colegir que existía señalización en las vías, lo que demuestra el cumplimiento de sus funciones.

A renglón seguido transcribió un aparte de lo verificado en la inspección concluyendo que no hay un embotellamiento total, toda vez que el barrio Patio Bonito si tiene salida hacia el norte, que corresponde al sector que tiene pleno desarrollo urbanístico. Al respecto, aceptó que debía señalizar las vías, pero, siempre y cuando se realicen las obras que se encuentran programadas, esto es, cuando sean construidas.

VII-. LA PROVIDENCIA APELADA

El Tribunal Administrativo de Cundinamarca en sentencia del 11 de mayo de 2006, resolvió lo siguiente:

“Primero. Declárase probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva propuesta por la empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá.”

“Segundo. Declárase probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva propuesta por la Sociedad Transmilenio S.A.”

“Tercero. Declárense no probadas las demás excepciones propuestas.”

“Cuarto. Protéjanse los derechos colectivos al goce del espacio público, a la seguridad pública y a la realización de construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas, de manera ordenada, y dando prevalencia la beneficio de la calidad de vida de los habitantes del sector de Patio Bonito.”

En consecuencia se ordena:

1. *A la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C., que en ejercicio de sus competencias dentro del término de cuatro meses (4) realice y*

- ejecute, los estudios requeridos para la solución del embotellamiento del sector Patio Bonito.*
2. *Al Departamento Administrativo de Planeación Distrital para que dentro del término de cuatro (4) meses inicie y entregue al IDU, los estudios de las obras necesarias para la solución del embotellamiento del Sector Patio Bonito.*
 3. *Al Instituto de Desarrollo Urbano que en coordinación con la empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, que ejecute las obras que sean necesarias para la solución del problema de embotellamiento a que se ha hecho mención de conformidad con los estudios que para el efecto entregue el Departamento Administrativo de Planeación distrital, y de no contar con los recursos para ello, iniciar las gestiones tendientes a obtenerlos, y de ser imposible su consecución para la presente vigencia fiscal, incluirlos dentro del próximo presupuesto, e iniciar la realización de las obras a más tardar dentro de los dos (2) meses siguientes a la ejecución del mismo.*

Quinto. Deniéganse las demás pretensiones de la demanda, por las razones expuestas en la parte motiva de esta providencia.

Sexto. Reconócese el incentivo de que trata el artículo 39 de la Ley 472 de 1998 en cuantía de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes al señor Víctor Hugo Chacón Celis, el cual deberá ser cancelado por el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, el Departamento Administrativo de Planeación Distrital y Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C.

(...)"²

Comenzó por resolver cada una de las excepciones propuestas y acogiendo los argumentos esbozados por la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá D.C. y por la Sociedad Tercer Milenio Transmilenio S.A., declaró la prosperidad de las mismas, y en consecuencia los desvinculó como entes responsables de la presunta vulneración de los derechos e intereses colectivos relacionados en la demanda.

Del material probatorio allegado al expediente concluyó que no existía amenaza o violación a los derechos colectivos a la utilización y defensa de los bienes de uso público, la salubridad pública, el 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, en consecuencia denegó las pretensiones respecto de esos derechos.

Al referirse a los intereses colectivos relacionados con el goce del espacio público, la seguridad pública y con la realización de construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas,

² Folios 795 y 796 de este Cuaderno.

de manera ordenada, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de los habitantes, sostuvo que se habían vulnerado, por cuanto que pese a que el IDU afirmó que se había acordado la implantación provisional de un puente tipo Bailye, éste no había sido construido ni se habían tomado las medidas para mitigar el impacto de las obras realizadas en el sector, ya que efectivamente los barrios ubicados al occidente de la Avenida Ciudad de Cali entre Calles 5 Sur y Calle 43 Sur y Avenida Villavicencio, se encontraban embotellados como consecuencia del cerramiento de la calle que desemboca en la glorieta y de las obras realizadas para la entrada en funcionamiento del Sistema Transmilenio, lo cual no permitía el cruce peatonal ni vehicular de occidente a oriente. Exceptuó de la anterior aseveración la Calle 38 Sur.

Trajo a colación el testimonio del comandante de Policía de la Localidad de Kennedy, Coronel Mario Aurelio Pedroza Sandoval, según el cual el embotellamiento a que se refiere el objeto de la presente litis produce alto riesgo de accidentalidad y obstaculiza además la labor de la policía en cuanto a la seguridad de la comunidad de los barrios del sector de Patio Bonito.

En ese escenario, consideró el Juzgador de Primera Instancia que ni el IDU, ni el Distrito, ni el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público estaban garantizando el derecho a la utilización de las vías que se habían cerrado por la ejecución de las obras de Transmilenio Tramo 4, lo que dificultaba el acceso directo a la Avenida Ciudad de Cali, al norte, sur y oriente de la ciudad, con lo cual se vulnera el goce del espacio público.

Finalmente, en lo que hace a la segunda pretensión el *a quo* decidió negarla en consideración a que debe obrarse de acuerdo con el Plan de Ordenamiento Territorial y al orden de prioridad allí dispuesto.

VI.- LOS RECURSOS

La apoderada del **Instituto de Desarrollo Urbano – IDU** presentó recurso de apelación arguyendo que los problemas de los que da cuenta el Comandante de la Policía, Coronel Aurelio Pedroza Sandoval, pueden ser superados si Transmilenio implementa para esas zonas buses alimentadores.

Controvirtió el señalamiento que hizo el Tribunal Administrativo de Cundinamarca en cuanto que el IDU ha puesto en peligro el goce del espacio público y la seguridad pública, aduciendo que no es la responsable de la custodia del espacio público ni la seguridad de la comunidad.

Reiteró lo expuesto en relación con la prohibición de variar las disposiciones presupuestales, y añadió que el *a quo* no tuvo en cuenta que en la ejecución de las obras se mantuvieron los cruces a la Avenida Cali de modo que se mitigara el impacto de la obra, y que sólo en algunos sectores se produjo el embotellamiento debido a que los desvíos no se podían autorizar por la falta de adecuación de las vías, y en las cuales en su momento a pesar de su proyección no se podían adelantar labores de pavimentación por la falta de redes de alcantarillado, función ésta que se encuentra a cargo de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá.

Aunado a ello, informó que previa solicitud del IDU de concepto de la Secretaría de Tránsito de Transporte de Bogotá D.C. sobre la posibilidad de abrir una salida adicional sobre la glorieta, ésta la negó señalando que de tomarse esa medida colapsaría el tráfico sobre la Avenida Ciudad de Cali.

Anotó lo siguiente:

“Que mediante la ejecución del Contrato 48 de 2003, también se dio solución definitiva a problemas de aguas lluvias, igualmente se dio continuidad a la Avenida Ciudad de Cali y se empalmó la Avenida Villavicencio tanto al oriente como al occidente, así mismo con el fin de mejorar la movilidad se optó por la salida alterna provisional del corredor Avenida Carrera 89 (Avenida Tintal) de Calle 38 Sur hasta la Avenida Manuel Cepeda, igualmente se contempló la posibilidad de abrir un cruce sobre la Avenida Ciudad a la altura de la Calle 41 F Sur, la cual no se pudo realizar por cuanto la Secretaría de Tránsito negó tal posibilidad dado que el paso semaforizado más cercano a la Calle 41 F Sur, corresponde al acceso de la estación de Transmilenio de Patio Bonito a 280

metros de la Calle 41 F Sur, distancia muy corta para vías como la Avenida Ciudad de Cali. Con lo anterior se puede demostrar que la entidad ha desplegado toda su capacidad para mitigar el impacto que se genera con ocasión de los proyectos a realizar, situación que no fue observada por parte del Despacho.”³

La **Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C.** afirmó que la sentencia era incoherente en la medida en que se no se había referido a las funciones propias de esa secretaría, como sí lo hizo respecto de los demás entes, sin entrar a valorar sus obligaciones, ya que de haberlo hecho no hubiese sido condenada.

Indicó que las únicas funciones que esa entidad podía desarrollar era las de señalización, demarcación y semaforización, más no la planeación y pavimentación de vías.

Ulteriormente, se dispuso a transcribir los argumentos expuestos en la contestación de la demanda.

El **Departamento Administrativo de Planeación Distrital** también manifestó su inconformidad con el fallo calendado el 11 de mayo de 2006 proferido por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, arguyendo que no estaba dentro de sus funciones realizar corredores viales o avenidas, así como tampoco ejercer el control y vigilancia sobre el goce del espacio público, el ambiente, la seguridad ciudadana y la utilización y defensa de los bienes de uso público, ya que estas atribuciones fueron conferidas a los Alcaldes Locales Decreto 1421 de 1993 (artículo 86), el IDU (Acuerdo No 19 de 1972) y a la Secretaría de Tránsito y Transporte.

También impugnó la decisión de primera instancia resaltando que este ente es de naturaleza investigativa y de definición de planes y políticas del desarrollo físico, económico y social del distrito Capital, encargado del ordenamiento, reglamentación y control del desarrollo integral y de la coordinación de planes de inversión para el desarrollo urbano, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto Distrital No. 550 de 2006.

³ Folio 800 de este Cuaderno.

Así las cosas, señaló que dentro de sus funciones no está la de realizar corredores viales o avenidas, en este caso para el Transmilenio de la Avenida de las Américas, ni obras que permitan el descongestionamiento vehicular en cualquier sector de la ciudad, adecuación de puentes peatonales y pavimentación de vías en mal estado por cualquier causa.

Tampoco le compete ejercer el control y vigilancia sobre el goce del espacio público, el ambiente, seguridad ciudadana y la utilización y defensa de los bienes de uso público, ya que estas atribuciones corresponden a los Alcaldes Locales.

En ese orden, a juicio del apoderado del Departamento Distrital de Planeación las entidades llamadas a realizar las obras o los estudios técnicos que permitan el desembotellamiento a que se alude en los hechos de la demanda, son el IDU y la Secretaría de Tránsito y Transporte, como quiera que el primero se encarga de la realización de proyectos y construcción de obras, y la segunda se encarga de implementar planes que regulen el tráfico vehicular en la ciudad de Bogotá.

Aportó al proceso el original del concepto emitido por la Dirección de Vías, Transporte y Servicios Públicos de la Secretaría de Planeación Territorial de la Secretaría Distrital de Planeación, de los que deduce que desde el surgimiento de los asentamientos, tales no cumplen con las normas y requerimientos técnicos son necesarios para la construcción de vías, de lo cual infiere que la situación caótica del sector en relación con el tránsito vehicular y los accesos a los mencionados sectores en ningún momento fue ocasionado o patrocinado por la Secretaría Distrital de Planeación, por consiguiente el trauma presentado ha sido generado por los mismos asentamientos humanos ilegales que desde un principio construyeron sus vías sin ajustarse a los Planes de Desarrollo del Distrito Capital.

No obstante, afirmó, que con el fin de mejorar las condiciones de movilidad del sector objeto de la acción popular impetrada, proyectó diferentes vías,

cuyo desarrollo depende de lo dispuesto en el Plan de Desarrollo y de las acciones prioritarias que defina la Administración Distrital. (Se encuentra previsto a partir del año 2007 Avenida Ciudad Villavicencio entre Avenidas Ciudad de Cali y Tintal y la construcción de la calzada occidental de la Avenida El Tintal entre Avenidas Ciudad Villavicencio y Manuel Cepeda Vargas previsto a partir del año 2015).

VII.- ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

El apoderado del **Departamento Administrativo de Planeación Distrital**, y la apoderada del **Instituto de Desarrollo Urbano – IDU** reiteraron los argumentos expuestos en la sustentación del recurso de apelación.

El apoderado del señor **Víctor Hugo Chacón Celis** alegó de conclusión reiterando lo expuesto en la oposición al recurso de apelación.

El apoderado de la **Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá D.C. – EAAB**, alegó de conclusión solicitando se confirme el fallo apelado en cuanto declaró probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva formulada en el escrito de contestación.

El **Distrito Capital** presentó alegatos sosteniendo que la acción popular impetrada no era el mecanismo procedente para alcanzar pretensiones como las que se proponen en la acción de la referencia, toda vez que las obras públicas que requiere la sociedad sólo pueden ser ejecutadas en la medida en que el presupuesto asignado lo permita. En tal sentido, adoptar una decisión como la que el Tribunal Administrativo de Cundinamarca profirió significaría reemplazar a la Rama Ejecutiva del poder público en la medida en que se están asumiendo funciones de su resorte sin tener competencia para ello.

En ese mismo contexto trajo a colación una sentencia del Consejo de Estado Sección Segunda según la cual: “...no puede el Juez entrometerse en la ley de presupuesto de la Nación o en normas de carácter similar de

orden territorial, bien por Acuerdo o bien por Ordenanza. Ello sería invadir la competencia que Constitucionalmente está deferida al Congreso de la República, a las Asambleas Departamentales y a los concejos Municipales”⁴.

En definitiva, sostuvo que existía una imposibilidad legal, material y técnica de cumplir la orden impartida por el *a quo* a la Secretaría de Movilidad Distrital (antes Secretaría de Tránsito y Transporte), en tanto que las competencias de cada uno son regladas y por lo tanto no puede adelantar labores de señalización, demarcación y semaforización de vías donde ni siquiera hay vías, y tampoco podría crearlas y planeárlas.

VIII.- LAS CONSIDERACIONES

1.- El artículo 2º, inciso segundo, de la Ley 472 de 1998, en desarrollo del artículo 88 de la Constitución Política, dispone que las acciones populares se ejercen para evitar el daño contingente, hacer cesar el peligro, la amenaza, la vulneración o agravio sobre los derechos e intereses colectivos, o restituir las cosas a su estado anterior cuando fuere posible; y al tenor del artículo 9º ibídem, esas acciones proceden contra toda acción u omisión de las autoridades públicas o de los particulares, que hayan violado o amenacen violar los derechos e intereses colectivos.

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.

⁴ Consejo de Estado. Sección Segunda. Consejero Ponente: Dr. Nicolás Pájaro Peñaranda. Septiembre 18 de 2003.

2.- Con el ejercicio de la presente acción se pretende la protección de los derechos e intereses colectivos relacionados con el goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público, la seguridad y salubridad públicas, el 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, la realización de 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, por cuanto al desarrollar las obras de adecuación vial de Transmilenio de la Avenida de Las Américas, los entes demandados no tuvieron en cuenta la cantidad de urbanizaciones existentes en el sector y las que se están construyendo, lo que hace complicada la salida del mismo, especialmente los barrios Patio Bonito y al Sur de la comunidad del barrio Tinalito, incrementándose el índice de accidentalidad y los costos reales de transporte porque la ciudadanía que reside en el sector debe hacer desplazamientos más significativos para trasladarse a otros lugares de la ciudad; afirma el demandante, que tal situación además ha hecho que los predios pierdan su valor.

En ese contexto, solicitan los demandantes que:

“1. Proteger los derechos e intereses colectivos al goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público, la seguridad y salubridad públicas, el 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, la realización de 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.

2. Ordenar a la ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, el INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO, la SECRETARIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE, y demás entidades competentes, que dentro del ámbito de sus facultades, que adelanten las obras necesarias que conlleven a la descongestión del sector Patio Bonito, esto es la construcción de las Avenidas Manuel Cepeda, y Tinal, Avenida Muiscas y el paso por la 42 A, así como la adecuación de puentes peatonales y demás obras necesarias, como la pavimentación de las vías principales de Patio Bonito II Sector, dejadas en mal estado por la construcción del Transmilenio.

3. Fijar competencia a cada uno de los entes accionados fijando un término perentorio e improrrogable para su conocimiento.

4. Fijar el valor del incentivo que señala el artículo 39 de la Ley 472 de 1998, a favor de la parte actora.”⁵

3.- El a quo en la sentencia impugnada amparó los derechos colectivos al goce de un ambiente sano, ordenando lo siguiente:

“Primero. Declárase probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva propuesta por la empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá.

Segundo. Declárase probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva propuesta por la Sociedad Transmilenio S.A.

Tercero. Declárense no probadas las demás excepciones propuestas.

Cuarto. Protéjanse los derechos colectivos al goce del espacio público, a la seguridad pública y a la realización de construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas, de manera ordenada, y dando prevalencia la beneficio de la calidad de vida de los habitantes del sector de Patio Bonito.

En consecuencia se ordena:

4. A la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C., que en ejercicio de sus competencias dentro del término de cuatro meses (4) realice y ejecute, los estudios requeridos para la solución del embotellamiento del sector Patio Bonito.
5. Al Departamento Administrativo de Planeación Distrital para que dentro del término de cuatro (4) meses inicie y entregue al IDU, los estudios de las obras necesarias para la solución del embotellamiento del Sector Patio Bonito.
6. Al Instituto de Desarrollo Urbano que en coordinación con la empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, que ejecute las obras que sean necesarias para la solución del problema de embotellamiento a que se ha hecho mención de conformidad con los estudios que para el efecto entregue el Departamento Administrativo de Planeación distrital, y de no contar con los recursos para ello, iniciar las gestiones tendientes a obtenerlos, y de ser imposible su consecución para la presente vigencia fiscal, incluirlos dentro del próximo presupuesto, e iniciar la realización de las obras a más tardar dentro de los dos (2) meses siguientes a la ejecución del mismo.

Quinto. Deniéganse las demás pretensiones de la demanda, por las razones expuestas en la parte motiva de esta providencia.

Sexto. Reconócese el incentivo de que trata el artículo 39 de la Ley 472 de 1998 en cuantía de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes al señor Víctor Hugo Chacón Celis, el cual deberá ser cancelado por el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, el Departamento Administrativo de Planeación Distrital y Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C.

(...)"⁶

⁵ Folios 5 y 6 del Cuaderno número 1.

⁶ Folios 795 y 796 de este Cuaderno.

4.- En orden a resolver lo pertinente, se tiene que conforme con lo estatuido por el artículo 322 de la Constitución Política, el Distrito Capital tiene el mismo régimen político, fiscal y administrativo de los municipios. La normativa es del siguiente tenor:

“Artículo 322, Modificado por el Acto Legislativo 01 de 2000.”

Bogotá, Capital de la República y el Departamento de Cundinamarca, se organiza como Distrito Capital.

Su régimen político, fiscal y administrativo será el que determinen la Constitución, las leyes especiales que para el mismo se dicten y las disposiciones vigentes para los municipios.

Con base en las normas generales que establezca la ley, el concejo a iniciativa del alcalde, dividirá el territorio distrital en localidades, de acuerdo con las características sociales de sus habitantes, y hará el correspondiente reparto de competencias y funciones administrativas.

A las autoridades distritales corresponderá garantizar el desarrollo armónico e integrado de la ciudad y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito; a las locales, la gestión de los asuntos propios de su territorio.”

En concordancia con lo anterior, el Decreto 1421 de 1993 en su artículo segundo dispuso cuál es el régimen aplicable en el Distrito Capital:

“ARTÍCULO 2º. Régimen aplicable. El Distrito Capital como entidad territorial está sujeto al régimen político, administrativo y fiscal que para él establece expresamente la Constitución, el presente estatuto y las leyes especiales que para su organización y funcionamiento se dicten. En ausencia de las normas anteriores, se somete a las disposiciones constitucionales y legales vigentes para los municipios.”

A su turno, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 311 de la Constitución Política, al municipio como entidad fundamental de la división político – administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.

Y de acuerdo con la ley mencionada (Ley 136 de 1994), corresponde al municipio, entre otras funciones:

“Artículo 3º.- Funciones. Corresponde al municipio:

1. *Administrar los asuntos municipales y prestar los servicios públicos que determine la Ley.*
2. *Ordenar el desarrollo de su territorio y construir las obras que demande el progreso municipal.*
3. *Promover la participación comunitaria y el mejoramiento social y cultural de sus habitantes.*
4. *Planificar el desarrollo económico, social y ambiental de su territorio, de conformidad con la Ley y en coordinación con otras entidades.*
5. *Solucionar las necesidades insatisfechas de salud, educación, saneamiento ambiental, agua potable, servicios públicos domiciliarios, vivienda recreación y deporte, con especial énfasis en la niñez, la mujer, la tercera edad y los sectores discapacitados, directamente y en concurrencia, complementariedad y coordinación con las demás entidades territoriales y la Nación, en los términos que defina la Ley.*
6. *Velar por el adecuado manejo de los recursos naturales y del medio ambiente, de conformidad con la Ley.*
7. *Promover el mejoramiento económico y social de los habitantes del respectivo municipio.*
8. *Hacer cuanto pueda adelantar por sí mismo, en subsidio de otras entidades territoriales, mientras éstas proveen lo necesario.*
9. *Las demás que señale la Constitución y la Ley.”*

5.- Para probar los supuestos de hecho en que se funda la demanda, en el expediente obran los siguientes documentos:

- Fotografías que dan cuenta de los trancotes que padecen los habitantes del sector visibles a folios 191 a 202.
- Oficio IDU-124748 STEO -3300 del 15 de julio de 2004, dirigido a la señora Lyda Stella Granados, suscrito por el Subdirector Técnico de Ejecución de Obras del IDU, mediante el cual responden los reclamos identificados con los números 16299 y 17348 respecto del embotellamiento en el sector Patio Bonito y solicitud de puentes peatonales (folios 249-251).
- Oficio IDU-150779 STEO-3300 del 24 de agosto de 2004, dirigido al señor Víctor Hugo Chacón, suscrito por el Subdirector Técnico de Ejecución de

Obras del IDU, a través del cual se da respuesta a un derecho de petición en el que se solicita mejorar la movilidad de la zona del sector de Patio Bonito y se le informa las vías que fueron autorizadas como desvíos durante la construcción del Tamo 4 de Las Américas, y que están fueron mejoradas durante la ejecución de las obras y han sido mantenidas posteriormente en varias ocasiones de acuerdo con los términos del contrato (folios 253 – 254).

- Oficio IDU-154682 STEO-3200 del 27 de agosto de 2004, dirigido al Defensor del Pueblo, suscrito por la Directora General del Instituto de Desarrollo Urbano, en el que se informa, entre otros, que se realizó una reunión el 22 de agosto de 2004 en la que la STT informó que la alternativa de un acceso directo a la glorieta de la Avenida Ciudad de Cali por la Avenida Manuel Cepeda Vargas, no es viable desde el punto de vista del tráfico existente, por lo anterior el IDU se comprometió a buscar recursos para habilitar el paso sobre el Canal de Las Américas a la altura de la Carrera 87, e implementar una salida por la Calle 6 A para tomar la Avenida Ciudad de Cali hacia el norte, con lo cual estuvo de acuerdo la comunidad, que no es cierto que los sectores de Patio Bonito y Tintalito no tengan ninguna salida, ya que para esto existen vías como la 38 Sur, y que la implantación de puentes peatonales en ese sector no es viable económicamente (folios 255 a 258).
- Oficio IDU 170989 STEO-3300 del 16 de septiembre de 2004, dirigido al Concejal de Bogotá D.C. doctor Emel Rojas Castillo, suscrito por el Director General del Instituto de Desarrollo Urbano, en el que se informa que para mejorar la movilidad de la zona se tiene previsto la implantación de un puente provisional tipo Baylie, ya que la simulación del tráfico realizado por la STT, al abrir una salida adicional sobre la glorieta recientemente terminada, colapsaría la movilidad de tráfico sobre la Avenida Ciudad de Cali, implicando a su vez la demolición de obras recientemente construidas (folios 259 a 267).
- Oficio IDU-174522 STEO-3300 del 22 de septiembre de 2004, dirigido al señor Chacón Celis, demandante, suscrito por el Director General del IDU,

en el que responde un derecho de petición por medio del cual se le solicita mejorar la movilidad de la zona del sector de Patio Bonito y se le informa que se han realizado algunos trabajos sobre las vías de ese sector y que está pendiente de construir los empalmes al Puente Baylie, la implantación del mismo y el refuerzo de vías en la Urbanización Tintalá (folios 268 a 269).

- Oficio 0885-2003-IDU-084 suscrito por el Director de Unidad de Apoyo Técnico – Gerencia Corporativa Servicio al Cliente de la AEEB, dirigido al Director Técnico de Construcciones del IDU, a través del cual señala las condiciones técnicas requeridas para el puente provisional sobre el Canal Américas al occidente de la Avenida Ciudad de Cali. Folios 318 a 324).
- Oficio D-1452T4 del 15 de diciembre de 2004, suscrito por el Director de Obras Tramo 4, dirigida al Director de Red Matriz del Acueducto de la EAAB, en el que solicitan que se apruebe la localización de infraestructura y superestructura del puente provisional tipo Baylie, lo más pronto posible, ya que la puesta en funcionamiento del mismo es de vital importancia para la comunidad del sector (folios 327 a 331).
- Oficio D-1486-T4 calendado el 14 de enero de 2005, suscrito por CSS Construcciones S.A. dirigido al Director de la Red Matriz Acueducto de la EAAB, en el cual informa las razones por las cuales modificaron la cimentación del lado norte del puente tipo Baylie (folios 3324 334).
- Oficio ST-07-049229-04, suscrito por el Secretario de Tránsito y Transporte de la Alcaldía Mayor de Bogotá, dirigido al señor Víctor Hugo Chacón Celis, en el que se responde un derecho de petición y le informan que el IDU contempló que la intervención de la Avenida Ciudad de Cali se realizaría en dos etapas, en la primera, se implantaría en las calzadas existentes un carril para la circulación de buses articulados, disminuyendo de dos a tres carriles la circulación para el tránsito mixto y también dejar la glorieta cerrada al occidente de la Avenida mencionada debido a que la Avenida Manuel Cepeda Vargas, no se encuentra construida y para que operara en adecuadas condiciones de movilidad. La segunda etapa se

realizará con la respectiva ampliación de la Avenida Ciudad de Cali de acuerdo a la clasificación como vía tipo V-1 con 60 metros de ancho entre paramentos y el trazado establecido en el POT (folios 419 a 421).

- De la diligencia de inspección judicial se desprende lo siguiente:

Punto 1. Calle 38 Sur, con la intersección Avenida Ciudad de Cali: se constató: que en el centro de la Avenida Ciudad De Cali, hay separador de cemento que va desde la glorieta en la que confluyen la avenida Las Américas, Calle 5 Sur, Avenida Ciudad de Cali, que divide los carriles de tráfico vehicular norte – sur; unos separadores de cemento entre el carril de uso exclusivo de Transmilenio, y demás vehículos: que en este sector –calle 38- hay una intersección que permite la salida vehicular de occidente hacia el norte de la ciudad (fotos Nos. 1, 2), que en ésta esquina el tráfico vehicular es de doble sentido de occidente a oriente, hasta la Avenida Ciudad de Cali, más no ésta hacia el oriente, pues el tráfico vehicular que viene de occidente debe girar obligatoriamente hacia el Norte como se afirmó anteriormente (foto 3); que este lugar es de cuatro (4) esquinas y en los que hay ubicados dos (2) semáforos; que no hay señalización peatonal en el pavimento...Se prosiguió hacia el sur llegando a la Carrera 40 Sur con Avenida Ciudad de Cali, **Punto 2:** en la que se constató: no hay cruce de occidente a oriente, ni al norte (fotos Nos. 5 y 6); hay una estación de Transmilenio (foto No. 5, Estación Patio Bonito); una vía de cicloruta, y una vía en construcción que llega hasta la Avenida Ciudad de Cali (foto No. 4). **Punto 3:** Calle 42 A con Ciudad de Cali (foto 7) se constató: No hay salida vehicular ni peatonal de occidente a oriente, ni hacia el norte, únicamente hacia el sur (fotos 8 y 9). También hay un Carrefour, en el que para entrar a él, hay que venir por la Avenida Ciudad de Cali, de norte a sur, y cruzar a la derecha por la calle 42 A (foto 7) y hacer el retorno, en un punto más adelante. Por esta misma calle se hace entrada a diferentes barrios que quedan hacia el occidente. **Punto 4.** Calle 42 G con Carrera 86 Bis en la que se constató: Que es de una sola vía, y es otra entrada a los barrios del occidente vieniendo del norte (fotos 10 y 11), pero no hay paso vehicular ni peatonal hacia el oriente, ni hacia el norte. **Punto 5.** Carrera 86 Bis con Avenida Calle 43 Sur. Se constató: Un semáforo para vía vehicular y peatonal, cruce de la Avenida Ciudad Villavicencio, con la Avenida Ciudad de Cali, cebras sobre la carrera o Avenida Villavicencio, más no sobre la Avenida Ciudad de Cali. Una entrada por la calle 43 a los diferentes barrios del occidente que tiene un trayecto pavimentado, y otro bien largo sin pavimento (fotos Nos. 13 y 16). **Punto 6.** Puente peatonal de acceso al Portal Las Américas de Transmilenio, y al Supercade (foto No. 17). **Punto 7.** Siguiendo por la Calle 43 – Avenida Ciudad de Villavicencio se llegó al Punto No. 7 en el que se interceptan Calle 43 Sur con carrera 102 futura Avenida El Tintal, y se constata además un puente vehicular y peatonal de doble vía, que está sobre el año de aguas negras (foto No. 18) por el que se entra a los barrios de occidente, por caminos en mal estado. **Punto 8.** Se siguió hacia el occidente por diferentes barrios encontrándose las vías en mal estado, se llegó nuevamente al punto inicial Calle 38 Sur, con Avenida Ciudad de Cali, y proseguir hacia la glorieta (fotos Nos. 19 y 20). **Punto 9.** En la glorieta se constató: Una entra hacia el occidente al lado del centro comercial Tintal Plaza (fotos Nos. 21 y 22). **Punto 10.** Prosigiendo hacia el Sur por la Avenida Ciudad de Cali, se verifica que la vía de occidente a oriente para salir de los diferentes barrios a la avenida mencionada (Antigua salida de Patio Bonito), se encuentra cerrada por el anden que circunda la glorieta (fotos Nos. 23, 25 y 25). **Punto 11.** Prosigiendo hacia el Sur de encuentra un puente de los llamados militar vehicular y peatonal de una sola vía Sur – Norte de

aproximadamente cuatro metros y se llega al Centro Comercial Tintal Plaza (folios Nos. 26, 27, 28 y 29). Para salir al norte de la ciudad, hay que dar la vuelta por el centro comercial mencionado, volver a la glorieta y tomas la Avenida Las Américas. **Punto 12.** Al lado de la antigua salida de Patio Bonito se constató una malla verde en donde la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá almacena temporalmente tubería para la rehabilitación de redes de alcantarillado de Patio bonito...La magistrada ponente deja constancia: 1º.- Que desde la glorieta – Avenida Las Américas y Ciudad de Cali, hasta la Calle 43 Sur, Avenida Villavicencio, hay tres (3) salidas de los barrios del occidente – Patio Bonito, a la Avenida ciudad de Cali; dos salidas hacia el oriente –Avenida Las Américas y Avenida Villavicencio- y una salida hacia el norte por la calle 38 con Avenida Ciudad de Cali. 2º.- Que la diligencia se realizó en las horas de la mañana, llegando al punto número uno a las siete a.. y se terminó a las 11 a.m. y dentro de ella se le tomó declaración jurada al señor coronel Mario Aurelio Pedrosa Sandoval, Comandante de Policía de Kennedy..." (folios 553 a 555).

Ahora bien, tal y como da cuenta la diligencia de inspección judicial, allí se tomó declaración del comandante de Policía de Kennedy, Coronel Marco Aurelio Pedrosa Sandoval, de la que es importante resaltar los apartes que a continuación se transcriben:

*"Nosotros la Policía encontramos dos dificultades la primera tiene que ver con la movilidad en los barrios por encontrarse las vías en pésimo estado de mantenimiento, sin pavimentar lo que nos reduce el tiempo de respuesta ante un hecho delictivo. En segundo lugar, para el sector de la rivera occidental y Primavera se nos dificulta, el paso hacia la parte Sur y Norte por encontrarse varios caños que no cuentan con los puentes correspondientes como ocurre en la Carrera 102, con 5 o 6 y frente al edificio el Col de Bellavista lo que obliga a las patrullas hacia el oriente para regresarse hacia el occidente. En la Ciudad de Cali, dada la afluencia peatonal y vehicular en la Calle 38 Sur es demorado el paso por los trancos que se generan, donde se han presentado accidentes con los peatones y es evidente la construcción de un puente peatonal. – para conocer los casos que se nos presentan en el sector del Matadero San Martín y que le corresponde atenderlos al CAI de Patio y Castilla le es obligatorio a las Patrullas venir a tomas la Calle 38 con Cali para girar al norte, sería conveniente un puente vehicular en la Avenida Ciudad de Cali con Las Américas. Lo primero para facilitar la movilidad vehicular en atención a los trancos que se presentan a la hora con la hora pico, y en segundo lugar para facilitar la continuidad de la vía de Las Américas hacia el occidente de la localidad...La queja que se recibe de la comunidad es que las escasas vías que salen de la ciudad de Cali no son suficientes para el flujo vehicular que existe en los barrios del occidente un total de 64 barrios con tres vías que acceden a la Ciudad de Cali. En el Barrio Bosques de Castilla la gente tiene que subir a pie para poder tomar el Transmilenio, a raíz de eso la gente la atracan por falta de transporte de un alimentador...Considero que uno de los puntos álgidos donde transitan muchos peatones, y hemos tenido accidentes, es la Calle 38 con Avenida ciudad de Cali y mejoraría la ubicación con la construcción de un puente. Para lo correspondiente a los accesos lo que permitiría sería la movilidad vehicular..."*⁷

6.- En el anterior contexto fáctico y probatorio, es claro para la Sala que en el proceso sí existen suficientes elementos de juicio que acreditan idónea y

⁷ Folios 570 a 571 del Cuaderno número.

válidamente la afectación del derecho e interés colectivo al acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna, como es el servicio de transporte, como consecuencia del cerramiento de algunas vías que accedían a la Avenida Ciudad de Cali y que permitían la movilidad hacia el norte y oriente de la ciudad, y que han generado, además, el embotellamiento vehicular en el sector.

En efecto, de la inspección judicial se desprende que en el sector sur occidental de la ciudad en los barrios Patio Bonito y Tintalito existe un evidente embotellamiento vehicular, y que genera además, al decir del comandante de la Policía del sector, graves atrasos en la atención de emergencias así como inseguridad dadas las largas esperas a que deben someterse los habitantes para movilizarse incluso dentro del mismo sector. De ello da cuenta la declaración del Comandante de la Policía:

“...En la Ciudad de Cali, dada la afluencia peatonal y vehicular en la Calle 38 Sur es demorado el paso por los trancotes que se generan, donde se han presentado accidentes con los peatones y es evidente la construcción de un puente peatonal. – para conocer los casos que se nos presentan en el sector del Matadero San Martín y que le corresponde atenderlos al CAI de Patio y Castilla le es obligatorio a las Patrullas venir a tomar la Calle 38 con Cali para girar al norte, sería conveniente un puente vehicular en la Avenida Ciudad de Cali con Las Américas....En el Barrio Bosques de Castilla la gente tiene que subir a pie para poder tomar el Transmilenio, a raíz de eso la gente la atracan por falta de transporte de un alimentador...Considero que uno de losuntos álgidos donde transitan muchos peatones, y hemos tenido accidentes, es la Calle 38 con Avenida ciudad de Cali y mejoraría la ubicación con la construcción de un puente. Para lo correspondiente a los accesos lo que permitiría sería la movilidad vehicular...”⁸

También se advierte que las vías de acceso del sector en cuestión hacia el oriente y norte de la ciudad, son apenas tres, situadas entre los tramos comprendidos entre la Avenida 6^a Sur, 38 Sur y 43 Sur, pues el separador que existe en la Avenida Las Américas por donde circulan los buses del Servicio de Transmilenio, impide el paso peatonal y vehicular de los residentes desde occidente hacia oriente y norte, dejando a la comunidad sin alternativas de movilidad eficaces pues se ven abocados, a caminar largos trayectos o a soportar prolongados periodos de tiempo en sus vehículos, dada la alta congestión que se presenta en el sector, en el que

⁸ Folios 570^a 571 del cuaderno número 1.

confluyen además los buses de servicio público de transporte de pasajeros.

Ahora bien, debe además precisar la Sala que las cargas que debe soportar la comunidad por virtud de la construcción del Sistema Masivo de Transporte Transmilenio no son discutibles, pues llevan implícito la consolidación del interés general. Sin embargo, debe también garantizarse con ello que los habitantes del sector puedan acceder de manera efectiva al servicio, situación ésta que no acontece en el plenario, como quiera que pese a que allí Transmilenio funciona, los moradores del barrio Patio Bonito y Tintalito deben desplazarse a través de la congestión vehicular a que se aludió en el párrafo anterior o caminar largas cuadras con el fin de ingresar a las estaciones. En tal escenario, la prestación del servicio de transporte no es efectiva ni eficaz.

Es pertinente destacar que sobre la Avenida de Las Américas tampoco existe la posibilidad de que los transeúntes la atraviesen peatonalmente de modo que accedan a la vía que conduce sentido de sur a norte y de sur a oriente, dado que no existe puentes peatonales.

Ahora bien, después de encontrar probada la vulneración de los derechos e intereses colectivos, pasa esta Sala a dilucidar la responsabilidad que en ella pueden tener los entes demandados, acogiendo para ello las consideraciones que el Tribunal Administrativo de Cundinamarca tuvo en cuenta al declarar probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva de la empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá D.C. – EAAB y de la Sociedad Tercer Milenio – Transmilenio S.A.

De conformidad con el Decreto 980 de 1997 son funciones del **Instituto de Desarrollo Urbano – IDU**, las siguientes:

“Artículo 2º.- De conformidad con lo previsto en el artículo anterior, corresponde al Instituto de Desarrollo Urbano, atender los siguientes negocios o asuntos:

- 1. Participar en la fijación de políticas, objetivos y planes de obras públicas del Distrito Capital en coordinación con los organismos distritales competentes.*

2. Realizar, directamente o por contrato, los proyectos, diseños y la construcción de las obras, en concordancia con el Plan de Desarrollo Económico y Social y de Obras Públicas del Distrito Capital.
3. Mantener actualizado el inventario sobre el estado de las vías, parques, puentes peatonales y vehiculares y suministrar la información al Departamento Administrativo de Planeación Distrital, las Localidades y organismos oficiales que la requieran.
4. Mantener actualizada una base de datos sobre costos de construcción de obras públicas en el Distrito Capital.
5. Mantener actualizadas las normas para el diseño, construcción e intervención de obras públicas y velar por su correcto cumplimiento, incluyendo la aplicación de normas nacionales e internacionales sobre la materia.
6. Prestar la asistencia técnica requerida por las Localidades en la ejecución de las obras públicas de su competencia.
7. Desarrollar por si misma o a través de terceros, tecnologías apropiadas al medio, para la construcción, conservación y mantenimiento de vías y lograr la transferencia tecnológica cuando sea posible.
8. Contribuir al fortalecimiento de las capacidades institucionales y técnicas de las Localidades, para que éstas asuman progresivamente las funciones de construcción, mantenimiento y conservación de las obras públicas en su jurisdicción." (Subrayado fuera de texto)

A su turno el Decreto 759 de 1998 preceptuó lo que a continuación se transcribe:

"Artículo 1º.- Modificar el artículo tercero del Decreto 980 de 1997, el cual quedará así: "Artículo 3º.- En concordancia con lo dispuesto en el artículo 2º del Acuerdo 19 de 1972, el mantenimiento, rehabilitación, reparación, reconstrucción, pavimentación de zonas de espacio público destinadas a la movilidad, tales como: vías, puentes vehiculares y peatonales, zonas verdes, zonas peatonales, andenes, monumentos públicos, separadores viales y obras complementarias, estarán a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano, así como la recepción e intervención de las obras realizadas en zonas a desarrollar por urbanizadores o personas que adelanten loteos". (Subrayado fuera de texto).

Según se observa de las normas enunciadas y contrario a lo sostenido por el apoderado del IDU durante el transcurso del proceso de primera y segunda instancia, este ente si es competente para la conservación, habilitación, construcción, reconstrucción de las vías del Distrito Capital.

En ese orden, vista la vulneración del derecho colectivo al acceso a los servicios públicos de manera eficaz y oportuna, es necesario ordenar al IDU que realice un estudio técnico con el fin de que determine en la Avenida Ciudad de Cali cuáles obras hay lugar a construir (puentes peatonales, intersecciones viales, etc.) dentro del tramo comprendido entre la Calle 5^a

hasta la Calle 38 Sur, y de esta hasta la 43 Sur, y que luego de ello, proceda a efectuar las construcciones y habilitaciones correspondientes.

De otra parte, en lo que hace a la competencia de la **Secretaría Distrital de Movilidad** (antes Secretaría de Tránsito y Transporte Distrital), el Decreto 567 de 2006 fija las competencias de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 1°. OBJETO. La **Secretaría Distrital de Movilidad** tiene por objeto orientar y liderar la formulación de las políticas del Sistema de Movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior.”

“ARTÍCULO 2°. FUNCIONES .La **Secretaría de Movilidad** tiene las siguientes funciones básicas:

- a. *Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.*
- b. *Fungir como autoridad de tránsito y transporte.*
- c. *Liderar y orientar las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte del Distrito Capital.*
- d. *Diseñar y establecer planes y programas de movilidad en el corto, mediano y largo plazo dentro del marco del Plan de Ordenamiento Territorial.*
- e. *Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y de transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital.*
- f. *Formular y orientar políticas sobre democratización del sistema de transporte masivo y público colectivo.*
- g. *Orientar, establecer y planear el servicio de Transporte Público Urbano, en todas sus modalidades, en el Distrito y su área de influencia.*
- h. *Participar en el diseño de la política y de los mecanismos de la construcción y explotación económica de las terminales de transporte de pasajeros, de carga y de transferencia.*
- i. *Planejar, coordinar y controlar la operación, entre otros mecanismos de seguridad vial, de la semaforización y señalización de los segmentos viales del Distrito Capital.*
- j. *Participar en la elaboración, regulación y ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial; en la articulación del Distrito Capital con el ámbito regional para la formulación de las políticas y planes de desarrollo conjuntos, y en las políticas y planes de desarrollo urbano del Distrito Capital.*

k. Diseñar, establecer y ejecutar los planes y programas en materia de educación vial.

l. Controlar, de conformidad con la normativa aplicable, el transporte intermunicipal en la jurisdicción del Distrito Capital.

m. Administrar los Sistemas de información del sector.”

De las normativas mencionadas se desprende que compete a la Secretaría de Movilidad la coordinación del desplazamiento peatonal y vehicular dentro del Distrito Capital, razón por la que se ordenará a dicho ente que ejecute junto con el IDU el programa de construcción de las intersecciones, puentes peatonales o cualquier otra opción que resuelva el conflicto, sobre la Avenida Ciudad de Cali entre calle 5^a Sur y 43 Sur, así como las labores de señalización y semaforización correspondientes.

Finalmente, en lo que hace al Departamento Administrativo de Planeación Distrital, encuentra la Sala que el Decreto 973 de 1969 y el 180 de 1971, y el Acuerdo 1 de 1975 regulan el objeto y funciones del mismo, de las que se concluye que dicho ente debe intervenir de manera previa al estudio ordenado en las párrafos anteriores:

DECRETO 973 DE 1969

“ARTICULO 3o. Son funciones específicas del Departamento Administrativo de Planeación Distrital todas las inherentes al cabal cumplimiento de las funciones principales asignadas al mismo por las disposiciones legales vigentes, entre otras las siguientes:

(...)

11. Preparar en coordinación con la Secretaría de Obras Públicas y el Departamento de Valorización los planes de ejecución de obras viales y de áreas públicas.”

DECRETO 180 DE 1971.

“ARTÍCULO 3. Son funciones del Departamento, las que adelantará por sus propios medios o mediante el uso de servicios de asesoría o consultoría las siguientes:

(...)

14. Preparar en coordinación con la Secretaría de Obras Públicas y con base en el Plan General, los planes de aplicación o las etapas de realización del sistema vial de la ciudad, que hayan de ser ejecutadas con financiación de Pinos Rotatorios, por el sistema de valorización.”

ACUERDO 1 DE 1975

"Artículo 3º.- Son funciones del Departamento Administrativo de Planeación Distrital:

(...)

17. Preparar en colaboración con el Instituto de Desarrollo Urbano y la Secretaría de Obras Públicas y el Departamento Administrativo de Tránsito y Transportes, los planes de ejecución o las etapas de realización de las obras de infraestructura vial.

En lo que hace a la responsabilidad del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, es preciso advertir que de conformidad con los lineamientos que el ordenamiento jurídico prevé, no se encuentra alguno que le conceda competencia para entrar a intervenir en el asunto de la referencia y que por ello devenga en atribución de responsabilidad (artículo 4º del Acuerdo 18 de 1999 y artículo 2º del Decreto 138 de 2002).

Ahora, la Sala debe aclarar que el hecho de que los desarrollos urbanos hayan presentado un origen ilegal y que por ello presenten una malla vehicular irregular, es decir, que no cumplan desde su surgimiento con las normas y requerimientos técnicos que requiere la construcción de vías, no hace que actualmente las autoridades administrativas no les garanticen el acceso o movilidad hacia otros sectores de la ciudad, máxime si se tiene en cuenta que los habitantes del sector de Patio Bonito tienen una infraestructura de servicios públicos domiciliarios y son contribuyentes del sistema fiscal de la ciudad.

7.- De conformidad con el anterior contexto probatorio y normativo, para la Sala es claro que el Tribunal no se equivocó al amparar los derechos colectivos al goce del espacio público, a la seguridad pública y a la realización de 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 del sector de Patio Bonito, así como tampoco erró al condenar a las dos entidades demandadas.

En tal escenario, es preciso concluir que las pruebas antes citadas son suficientes y claramente demostrativas de la vulneración de los derechos e intereses colectivos, situación ésta frente a la cual el Distrito Capital y los demás entes demandados han sido omisivos, pese a que por mandato constitucional y legal les compete prestar los servicios públicos que determine el ordenamiento jurídico y a las múltiples reclamaciones de la comunidad, frente a las cuales, incluso en sede judicial no han respondido de fondo sino que se han limitado a manifestar la falta de competencia para atender los requerimientos de los ciudadanos.

Ahora bien, la Sala estima pertinente modificar la sentencia apelada, en el sentido de que si bien es evidente la vulneración de los derechos e intereses colectivos invocados como vulnerados por el demandante, deberá el Departamento Administrativo de Planeación Distrital junto con la Secretaría de Movilidad efectuar un estudio técnico que determine las soluciones de movilidad en el sector de Patio Bonito, de modo que se habilite el acceso desde occidente hacia el oriente y norte de la ciudad, teniendo en cuenta la continuidad de las vías. En ese orden, debe analizarse si hay lugar a construir intersecciones viales en la Avenida Ciudad de Cali en el tramo comprendido entre la Calle 5^a Sur y la Calle 38 Sur, y entre la Calle 38 Sur y Calle 43 Sur, o puentes peatonales, o cualquier otra opción que resuelva el conflicto según la conveniencia y pertinencia. Para el efecto, se concede un término de dos (2) meses contados a partir de la notificación de la presente providencia.

Una vez hecho el citado estudio, el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU deberá realizar las obras correspondientes junto con la Secretaría de Movilidad que se encargará de la señalización y semaforización del sector, si a ello hubiere lugar, en un término de seis (6) meses.

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

F A L L A

PRIMERO: CONFÍRMANSE los numerales primero, segundo, tercero, quinto y sexto de la providencia apelada.

SEGUNDO: MODIFÍCASE el numeral cuarto de la parte resolutiva del fallo objeto del recurso de alzada en el sentido de **ORDENAR** al Departamento Administrativo de Planeación Distrital junto con la Secretaría de Movilidad efectuar un estudio técnico que determine las soluciones de movilidad en el sector de Patio Bonito, de modo que se habilite el acceso desde occidente hacia el oriente y norte de la ciudad, teniendo en cuenta la continuidad de las vías. En ese orden, debe analizarse si hay lugar a construir intersecciones viales en la Avenida Ciudad de Cali en el tramo comprendido entre la Calle 5^a Sur y la Calle 38 Sur, y entre la Calle 38 Sur y Calle 43 Sur, o puentes peatonales, o cualquier otra opción que resuelva el conflicto, según la conveniencia y pertinencia. Para el efecto, se concede un término de dos (2) meses contados a partir de la notificación de la presente providencia.

Una vez hecho el citado estudio, el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU deberá realizar las obras correspondientes junto con la Secretaría de Movilidad que se encargará de la señalización y semaforización del sector, si a ello hubiere lugar, en un término de seis (6) meses, para lo cual debe coordinar la correspondiente partida presupuestal.

Notifíquese y cúmplase

La anterior providencia fue discutida y aprobada por la Sala en reunión celebrada el 29 de abril de 2010.

Presidente

MARCO ANTONIO VELILLA MORENO