



REPÚBLICA DE COLOMBIA
RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO SEGUNDO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE SOGAMOSO

Sogamoso, veintidós (22) de abril del año dos mil veintidós (2022)

Referencia: *Acción Popular*
Radicado: *15759333300220190018600*
Demandante: *DEFENSORÍA DEL PUEBLO*
Demandado: *Municipio de Firavitoba y otros*

1. ASUNTO

Corresponde al Despacho decidir de fondo la acción popular de la referencia mediante sentencia de primera instancia.

2. PRETENSIONES

El Defensor del Pueblo impetra acción popular, con el fin de solicitar que se protejan los intereses colectivos *al acceso de los servicios públicos y que su prestación sea eficiente y oportuna, a la seguridad pública, la moralidad administrativa, el patrimonio público, el uso y goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público* así como *el derecho a la seguridad y prevención de desastres previsibles técnicamente*¹, presuntamente vulnerados por el Municipio de Firavitoba y la Empresa de Energía de Boyacá -EBSA-.

En consecuencia, solicitan se concedan las siguientes peticiones (*arch. 01 pág. 4*):

- Se protejan los derechos colectivos de la comunidad que habitualmente transita o circula por la carretera que conduce a Firavitoba – Iza, más exactamente a la altura de la vereda Gotua (de la Y de Firavitoba a la Y de Pesca-Iza), afectada por la falta de alumbrado público.
- En virtud de lo anterior se ordene:
 - a. Al Municipio de Firavitoba:
 - Adoptar las medidas necesarias para la protección de los derechos e intereses colectivos a la seguridad y salubridad pública, el acceso a la infraestructura de los servicios que garanticen la salubridad, la realización de construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas, en busca de la prevención de desastres previsibles técnicamente.
 - Promover gestiones presupuestales y contractuales necesarias para la instalación, adecuación y puesta en funcionamiento de los elementos para la prestación del servicio público de alumbrado, garantizando la continuidad y calidad, así como los niveles adecuados de cobertura.

¹ Este último derecho extraído de los hechos y las peticiones pues no se indica en el acápite de DERECHOS COLECTIVOS AMENAZADOS O PUESTOS EN PELIGRO de la demanda, en consonancia con el principio de congruencia. Al respecto, ver Sentencia de unificación de fecha 5 de junio de 2018, C.P Carlos Enrique Moreno Rubio. Rad. 15001333100120040164701.

- Promover gestiones presupuestales y contractuales necesarias para la señalización vial, limpieza, mantenimiento y adecuación de la vía, exactamente en el sector vereda Gotua.
- b. A la Empresa de Energía del Boyacá EBSA S.A E.S.P, brindar el suministro de la energía eléctrica para el servicio de alumbrado público en la vereda Gotua.

3. FUNDAMENTOS FÁCTICOS

Los supuestos fácticos que respaldan las peticiones del libelo introductorio se sintetizan de la siguiente manera (*archivo 001 pág. 2 - 3*):

Señala la parte actora que la vía que del municipio de Firavitoba conduce al municipio de Iza, exactamente a la altura de la vereda Gotua, es una carretera muy transitada por ciclistas, motociclistas, vehículos particulares, vehículos de servicio público, estudiantes, adultos mayores, semovientes, etc.

Afirma que los derechos colectivos vienen siendo amenazados y vulnerados como consecuencia de la omisión del municipio de Firavitoba y de la EBSA en adoptar las medidas requeridas para la iluminación pública y la correspondiente señalización (reductores de velocidad) en el sector, lo cual origina inseguridad y alto riesgo de accidentalidad, pues dicha carretera en horas de la noche es prácticamente intransitable por el nivel de oscuridad, además, aduce que el sector se ha convertido en un foco de inseguridad que aprovecha la delincuencia.

Agrega que no solo la comunidad del sector se ve afectada, sino también quienes transitan por la carretera Firavitoba- Iza, concretamente en el sector Vereda Gotua de Firavitoba, desde la bomba (entrada a Firavitoba) hasta la Y de Pesca- Iza, menciona que dicho tramo de 3 Km es de total oscuridad.

Entonces señala que se trata de una carretera municipal que es paso obligado para los municipios de Iza, Tota, Cuitiva, Pesca, entre otros, además manifiesta que la vía es muy angosta y en algunos tramos se encuentra en pésimo estado (hundimientos y huecos), lo cual aumenta el riesgo, por lo que adiciona que, el municipio accionado debe adoptar las medidas de mantenimiento y limpieza de la carretera, más aún por cuanto es la única vía de acceso a ese sector, circunstancia que genera malestar e inconformidad en la comunidad en general.

4. CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

El **municipio de Firavitoba**, en su contestación de la demanda (*archivo 003 pág 1-7*), se opuso a las pretensiones del actor por cuanto el ente territorial no ha desplegado ninguna acción omisiva o negligente en cuanto a la iluminación y mantenimiento de la vía a que alude la acción popular. Así mismo, sostiene que se remplazarán las fotoceldas y se dará al servicio una vía completamente pavimentada y con iluminación, también aduce que los vecinos del sector son conscientes de los esfuerzos realizados por la administración municipal, para la pavimentación de la vía.

Al referirse a los hechos, niega que la vía objeto de la acción tenga un alto flujo de tránsito, así mismo niega que allí se presenten situaciones de inseguridad y accidentalidad, refiere que las iluminarias se encuentran instaladas, pero a causa de una tormenta, las fotoceldas resultaron afectadas, las cuales, se reitera, serán reparadas.

Señala además que existe una imprecisión frente a la vía porque la que conduce de Sogamoso a Iza es de carácter departamental, diferente a que la comunica a la Vereda Gotua.

En el acápite de razones de defensa, se menciona que, respecto a la vía que comunica al casco urbano de Firavitoba con dicha vía departamental será intervenida por virtud del contrato de obra No. MFLP-001-2019 suscrito entre el municipio de Firavitoba con el consorcio FEYKA FIRA 2019 representado legalmente por el señor ROBLIN ISNARDO SILVA ESPITIA, con lo cual, se afirma, desaparecerán las condiciones actuales, pues se convertirá en una vía segura e iluminada.

Propuso la excepción denominada *INEXISTENCIA DE VULNERACIÓN O AGRAVIO A LOS INTERESES COLECTIVOS POR PARTE DEL MUNICIPIO DEMANDADO*, la cual fundamenta en que el municipio no ha puesto en peligro, ni ha amenazado ni vulnerado los derechos e intereses colectivos de los usuarios de la vía que conduce del casco urbano a la Y puente Pesca, luego cita un aparte jurisprudencial Consejo de Estado (Sentencia del 15 de febrero de 1996), sobre la imposibilidad de exigir lo imposible.

La **Empresa de Energía de Boyacá – EBSA S.A E.S.P** (archivo 004 pág 1-7), se opuso a todas y cada una de las pretensiones, y acerca de los hechos, sostiene que no le consta que la vía sea altamente utilizada en horas de la noche, y afirma que la iluminación es una obligación a cargo del municipio, por lo que plantea las siguientes excepciones:

- *AUSENCIA DE LEGITIMACIÓN POR PASIVA*, la cual fundamenta en que el servicio de alumbrado público jamás ha estado en cabeza de la entidad, pues tal obligación corresponde por mandato legal a los municipios, a tal efecto cita la ley 97 de 1913 en concordancia con la ley 84 de 1915, así como la ley 142 de 1994, ley 143 de 1994 y ley 943 de 2018, también aduce el Decreto 1073 de 2015, para luego determinar que los responsables de la prestación del servicio de alumbrado son los municipios y distritos.
- *ATRIBUCIÓN LEGAL Y ESPECIFICA DE LA LEY A LOS MUNICIPIOS*, cuyo sustento guarda relación con lo antes referido. En ese orden, cita el Art. 311 de la Constitución Política, el Art. 3 de la ley 136 de 1994, el Art. 57 de la ley 143 de 1994, al igual hizo alusión a un pronunciamiento emitido por el Consejo de Estado, de fecha 12 de junio de 1997, para con base en ello, iterar que la EBSA no tiene a su cargo la responsabilidad por la prestación del servicio, diferente es que el municipio obligado contrate con la EBSA tal prestación o suministro de energía, por lo que solicita absolver a la empresa de cualquier pretensión.
- *INEXISTENCIA TOTAL DEL DERECHO COLECTIVO VULNERADO*, en el sentido que no comparten la argumentación de la demanda, pues los afectados son actores eventuales, de paso que no son permanentes, entonces alude una providencia del Consejo de Estado, de fecha 18 de mayo de 2017.

En cuanto a las entidades vinculadas, el **Instituto de Tránsito de Boyacá -ITBOY-** allegó escrito de contestación (archivo 008 pág 3-7) indicando que se opone a las pretensiones y a la vinculación de la entidad a la presente acción. Acerca de los hechos de la demanda, adujo no constarle la mayoría, salvo lo concerniente a que corresponde al municipio adoptar medidas para proteger los derechos invocados, enfatizando en que el ITBOY carece de responsabilidad sobre la señalización de la vía objeto de la acción.

Al respecto, refiere que no le asiste responsabilidad alguna por las siguientes razones: (i) el ITBOY no funge como contratista, (ii) la vía está a cargo del municipio de Firavitoba, según el parágrafo 2 del Art. 115 de la ley 769 de 2002, (iii) el Alcalde municipal de Firavitoba es autoridad de tránsito, (iv) los organismos de tránsito deben responder en la jurisdicción que les compete, por la colocación y mantenimiento de las señales de tránsito y, (v) porque el contrato de obra MFLP-001-2019, celebrado entre el municipio de Firavitoba y el Consorcio FEYKA FIRA 2019/ ROBLIN ISNARDO SILVA ESPITIA, incluyó instalación de señales de tránsito, y al estar este en ejecución se estaría configurando parcialmente un hecho superado, además se estaría relevando al ITBOY del tema de señalización vial.

Siguiendo esa línea, solicita se declare la excepción de *falta de legitimación en la causa por pasiva*, respecto a la entidad, pues considera se le releva de responsabilidad ante la existencia de un contrato de obra, vigente y en ejecución, en el cual se pactó la instalación de señales de tránsito en el tramo vial sobre el que recae la acción.

A su turno, el **Departamento de Boyacá** (*archivo 009 pág 2-8*) indica no constarle los hechos y estarse a lo probado en el trámite procesal, así mismo manifiesta que lo concierne a la iluminación y a la señalización no es competencia del Departamento, por consiguiente se opone a la prosperidad de las pretensiones, en cuanto no existe por parte de ésta entidad acción u omisión que haya generado un peligro inminente a los ciudadanos del municipio de Firavitoba, a tal efecto refiere lo atinente a la identificación de la vía, mencionando que la misma está siendo intervenida actualmente con ocasión a la presentación del proyecto denominado MEJORAMIENTO A LA VIAS SECUNDARIA DEPARTAMENTAL 61BYA PASO POR FIRAVITOBIA EN EL TRAMO DE LA BOMBA TERPEL HASTA PUENTE PESCA DEPARTAMENTO DE BOYACÁ por parte del Municipio de Firavitoba y a la Secretaria de Infraestructura Pública del Departamento, de acuerdo con las funciones de los órganos colegiados de administración y decisión -OCAD-, contenidas en el Decreto 1895 de 2008, también argumenta la falta de prueba que determine que el Departamento tiene responsabilidad alguna en el asunto *sub examine*.

Como excepción plantea la *FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA*, comoquiera que el Departamento no responde en la prestación del servicio de iluminación, para lo cual cita un pronunciamiento del Consejo de Estado referente a la legitimación en la causa de hecho y material. Para culminar solicita la desvinculación del ente territorial como sujeto pasivo de la acción, o en caso contrario, absolverlo de las pretensiones formuladas.

5. ACTUACION PROCESAL

La demanda fue presentada el 12 de noviembre de 2019 y asignada por reparto a este Despacho judicial (*archivo 001 fl.20*), entonces fue admitida mediante auto del 13 de noviembre de 2019 (*archivo 002*). Una vez surtida la notificación de las entidades accionadas, se corrió traslado para contestar la demanda, vencido dicho término, con auto de 4 de marzo de 2020 se dispuso vincular al Departamento de Boyacá, al igual que al ITBOY (*archivo 007*).

Allegadas las contestaciones por parte de las vinculadas, por auto del 31 de agosto de 2020 (*archivo 011*) se fijó fecha para llevar a cabo la audiencia de pacto de cumplimiento, la cual se realizó el 23 de septiembre de 2020 (*archivos 018 y 019*), ante la falta de ánimo conciliatorio, con auto de 05 de noviembre del mismo año se decretaron pruebas (*archivo 021*). Así, el 17 de febrero del año 2021 se practicaron los testimonios decretados (*archivos 038 a 040*).

Realizadas varias gestiones para la designación del perito (*archivos 044, 050*), el 10 de mayo de 2021 se solicitó a la Sociedad Boyacense de Ingenieros y Arquitectos la designación de un ingeniero de transportes y vías para emitir el dictamen técnico ordenado (*archivo 055*), siendo designado el ingeniero Eduwin Reinaldo Sana Pulido, quien rindió su experticia el 11 de noviembre de 2021 (*archivo 074*), del cual se dispuso correr traslado, fijando el 11 de febrero de 2022 para realizar la contradicción, la cual se efectuó de acuerdo a lo programado (*archivos 075 y 089 a 090*).

Finalmente, con auto de 21 de febrero hogaño se corrió traslado para alegar y se fijaron los honorarios del perito (*archivo 091*). Cabe precisar que el traslado se comunicó al municipio de Firavitoba el 16 de marzo, por lo que para dicho ente territorial el término para presentar sus alegaciones feneció el 24 de marzo hogaño, fecha en fueron radicados (*archivos 098 y 099*).

6. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

La **Defensoría del Pueblo** en calidad de **parte actora** (*archivo 094*), a través de su delegada aduce que, con la certificación aportada por el municipio de Firavitoba, queda demostrado que la vía no cuenta con alumbrado público en su totalidad y el tramo comprendido entre la Estación de servicio “BRIO” y la Y de Pesca – Iza es uno de los sectores que no cuenta con alumbrado Público, luego señala que según lo reportado, la vía pertenece a la red secundaria y es administrada por el Departamento de Boyacá, lo cual indica la responsabilidad de dicha entidad.

Siguiendo con su argumentación, sostiene con la información suministrada por la EBSA, se prueba que actualmente la vía en comento no cuenta con alumbrado público, lo cual coincide con lo expuesto en los hechos de la demanda. Aunado a ello, hace alusión al reporte rendido por el ITBOY respecto a la accidentalidad en el sector, frente al cual concluye que resulta preocupante, en atención a aquellos accidentes que ocurren pero que no se reportan, además porque se trata de vidas humanas en riesgo, cuyo resultado de accidentes debería ser cero si las vías estuvieran en óptimas condiciones y debidamente alumbradas.

Luego se refiere a la declaración rendida por la testigo Gloria Nancy Merchán, para con base en este testimonio indicar que se probaron los hechos de la demanda, que se hace necesaria la instalación del alumbrado público y el debido mantenimiento y señalización de la vía que desde la Estación de Servicio “BRIO” conduce hasta la Y Pesca – Iza, vereda Gotua del Municipio de Firavitoba, cuyo actual estado representa un grave riesgo para la comunidad del sector y los transeúntes en general.

En lo que respecta al dictamen pericial, la delegada de la entidad actora afirma que Ingeniero en Transportes y vías, especialista en Infraestructura vial, que cuenta con una experiencia de aproximadamente 19 años en el ejercicio de su profesión, y en la realización de este tipo de experticias, posteriormente hace un resumen de las conclusiones indicadas en el dictamen, así mismo menciona lo contestado por el perito al absolver las preguntas formulados por este Despacho, para con fundamento en ello y con observancia de las fotografías aportadas en el mismo dictamen, afirmar que se encuentran acreditados los hechos relatados en la demanda, por lo que se hace necesario la instalación, adecuación y puesta en funcionamiento de los elementos necesarios para la prestación del servicio de Alumbrado Público, garantizando la continuidad y calidad del mismo, así como los niveles adecuados de cobertura, del mismo modo, la realización de la señalización vial, limpieza, mantenimiento y adecuación de la vía que de la entrada de Firavitoba conduce hasta la Y de Pesca-Iza, más exactamente en el sector de la Vereda Gotua del Municipio de Firavitoba, tal como se solicitó en las pretensiones, las cuales agrega, están llamadas a prosperar.

El **ITBOY**, alegó de conclusión (*archivo 095*), iterando lo argumentado en la contestación de la demanda.

Por su parte, la **EBSA** en sus alegaciones finales (*archivo 096*) solicita su desvinculación de la presente acción comoquiera que no se probó vulneración alguna atribuible a ella, a tal efecto, reitera lo expuesto en la contestación de la demanda.

A su vez el **Municipio de Firavitoba**, refiere en sus alegatos que (*archivo 099*), obra como prueba certificación expedida por la secretaría de infraestructura del Departamento de Boyacá, según la cual la vía objeto del litigio está administrada por el Departamento, de acuerdo al Decreto 1895 de 2018, por lo que dicha vía no puede ser intervenida por el municipio en materia de infraestructura vial o mantenimiento de obras complementarias a la vía como alcantarillas viales, sumideros, y seguridad vial (Señalización), siendo, en el caso *sub lite*, competencia del Departamento de Boyacá, por tanto, el Municipio no puede extralimitarse en dicha función o invertir con recursos públicos asignados a este la vía, sin contar con autorización para desarrollar este tipo de objetos.

En lo que atañe al servicio de alumbrado público, manifiesta que conforme al dictamen, es necesario adelantar el estudio de luminosidad, a efectos de establecer el tipo de infraestructura pública que debe tener el sistema de alumbrado público del sector, y afirma que es sobre este aspecto que se determina responsabilidad del municipio, precisando que, según la experticia, existen en el tramo de 5 km, 19 luminarias instaladas, algunas de tecnología led, de las cuales al momento del dictamen, 7 estaban dañadas, pero debe considerarse que las reportadas como dañadas, se trata de lámparas tipo sodio, las cuales tienen una vida útil muy corta y en algunos casos dichas lámparas con solo una tormenta se dañan, a las cuales se les hace mantenimiento anual. Posteriormente, la apoderada del municipio refiere algunas normas referentes al servicio *sub examine*.

Bajo este contexto, afirma que la red de conducción de la energía depende de las condiciones de la vía y las construcciones que sobre esta se encuentren, aspectos que deben definirse solo cuando la Gobernación de Boyacá haya efectuado el mantenimiento, rehabilitación y ampliación de la vía en los puntos donde la vía no cumple con el ancho mínimo de la norma, lo anterior ante un posible detrimento patrimonial y faltas al principio de planeación.

En atención a lo expuesto, deja a consideración del Despacho que, el Municipio siga efectuando el mantenimiento de la infraestructura existente dejando las 19 luminarias en funcionamiento continuo, mientras el Departamento contrata el mantenimiento y rehabilitación vial.

El vinculado **Departamento de Boyacá** no presenta alegatos finales y la Agente Delegada del **Ministerio Público** delegada ante este Despacho no emite concepto.

7. RESOLUCION DE EXCEPCIONES

El artículo 23 de la Ley 472 de 1998, dispone que en la contestación de la demanda solo podrán proponerse las excepciones de mérito y las previas de falta de jurisdicción y cosa juzgada, las cuales serán resueltas por el juez en la sentencia. Así las cosas, en relación con las excepciones propuestas al no corresponder a las previas antes mencionadas y tratarse de argumentos más de la defensa, se analizarán junto con el caso concreto.

8. PROBLEMA JURIDICO

El problema jurídico a resolver se contrae a determinar si las entidades accionadas: Municipio de Firavitoba y la Empresa de Energía de Boyacá -EBSA S.A. E.S.P.-, al igual que las entidades vinculadas: Departamento de Boyacá y el Instituto de Tránsito de Boyacá – ITBOY- vulneran o amenazan los derechos colectivos *al acceso de los servicios públicos y que su prestación sea eficiente y oportuna, a la seguridad pública, la moralidad administrativa, el patrimonio público, el uso y goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público* así como *el derecho a la seguridad y prevención de desastres previsibles técnicamente*, por la presunta omisión en cuanto a la calidad de la prestación del servicio de alumbrado público y la falta de mantenimiento y señalización de un trayecto de la vía que conduce a la entrada de Firavitoba, a la altura de la Estación de servicio “Brío” hasta la “Y” de Pesca-Iza, vereda Gotua.

9. NATURALEZA DE LAS ACCIONES POPULARES

La Constitución Política consagra en el Título II, los derechos y garantías que posee toda persona y los mecanismos a través de los cuales se garantizan. Es así como en el Capítulo III, (artículo 79-82) se consagran los derechos colectivos y del ambiente, y en el Capítulo IV (artículo 83-94) se prevén los mecanismos de protección o garantías a los derechos del rango constitucional entre los cuales se encuentra en el artículo 88, las acciones populares como medio para la protección constitucional de los derechos e intereses colectivos.

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

10. DERECHOS COLECTIVOS INVOCADOS

Los derechos e intereses colectivos constituyen una evolución en la perspectiva del pensamiento jurídico. Así, inicialmente se efectuó un reconocimiento de los derechos inherentes a la persona humana como por ejemplo la vida (artículo 11 C.P.), la igualdad (artículo 13 C.P.), la libertad (artículo 28 C, P.), etc., como derechos de primera generación; luego, con los de segunda generación, se proporcionó reconocimiento a los derechos sociales y de contenido solidario. Por su parte, como expone el profesor SÁCHICA, los derechos de tercera generación poseen una connotación diferente: nueva generación de derechos que viene caracterizada no sólo por su generalidad, que supera la miopía del individualismo, sino por su realismo, que sobrepasa la estrechez de la concesión socialista, del regreso de todas las indiscriminaciones injustificadas a la raíz profunda de lo humano, a la preocupación por la salvación de la especie, íntegramente alejada de los particularismos nacionalistas², de este modo, los derechos colectivos representan un concepto todavía nuevo, incierto y poco unívoco.³

² SÁCHICA, Luís Carlos. Derecho Constitucional general, Cuarta edición. Bogotá: Editorial Temis, p. 210.

³ Cfr. FAIREN GUILLEN, Víctor. Doctrina General del derecho procesal. Hacia una teoría y ley procesal generales. Barcelona: Bosch, 1990, p.93.

La Constitución Política de 1991, consagra un capítulo especial dentro del Título II de los derechos, las garantías y los deberes, que es el Capítulo Tercero, enunciando los derechos colectivos y del ambiente, los cuales se encuentran dentro de la clasificación de los llamados derechos de tercera generación, por pertenecerle a la colectividad. A título enunciativo, la Carta Política menciona entre los derechos e intereses colectivos los relacionados con el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad públicos, la moral administrativa, el ambiente y la libre competencia económica.

La Ley 472 de 1998 (artículo 4º) entre tanto, señala como derechos e intereses colectivos: a) El goce de un ambiente sano, de conformidad con lo establecido en la Constitución, la ley y las disposiciones reglamentarias; b) La moralidad administrativa; c) La existencia del equilibrio ecológico y el manejo y aprovechamiento racional de los recursos naturales para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. La conservación de las especies animales y vegetales, la protección de áreas de especial importancia ecológica, de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas, así como los demás intereses de la comunidad relacionados con la preservación y restauración del medio ambiente. d) El goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público. e) La defensa del patrimonio público. f) La defensa del patrimonio cultural de la Nación; g) La seguridad y salubridad públicas, h) El acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública, etc.

No obstante, al ser la anterior una lista meramente enunciativa, pueden caber en ella todos aquellos derechos e intereses que el juez en el caso concreto y con una rigurosa inspiración constitucional determine, sin perder de vista la filosofía garantista inspiradora de este tipo de acciones, que no es otra que la protección de los derechos e intereses colectivos (art. 2º, Ley 472 de 1998)⁴.

- **Acceso de los servicios públicos y que su prestación sea eficiente y oportuna.** (literal j) Art.4 L.472/1998)

El Art. 365 de la Constitución Política establece que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, por tanto, es su deber garantizar su prestación eficiente a los habitantes del territorio nacional, cuya prestación estará sometida al régimen jurídico que fije la ley.

En ese orden, la prestación ineficiente, inoportuna o inexistente de cualquier servicio público conlleva la vulneración del derecho colectivo, *sub examine*, como lo ha considerado el Consejo de Estado:

“21. En relación con la supuesta vulneración del derecho colectivo al acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna, en reciente pronunciamiento, la Sección Primera del Consejo de Estado precisó que el derecho colectivo en mención “está esencialmente constituido por la capacidad que detentan los miembros de una comunidad de convertirse en usuarios o beneficiarios de aquellas actividades que los desarrollan” y que “[L]a vulneración de este derecho colectivo se manifiesta cuando se lesione el interés subjetivo de la comunidad a que le presten servicios públicos de manera eficiente y oportuna”; en tal sentido, definió que el servicio es eficiente cuando se utilizan de la mejor manera los medios para el cumplimiento de los fines y oportuno cuando se da respuesta al usuario dentro de un término razonable, de suerte que el servicio debe funcionar “de manera regular y continua para que pueda

⁴ Cfr. Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia de junio 29 de 2000, radicación No. AP-001. Consejero Ponente: ALIER HERNÁNDEZ ENRIQUEZ.

satisfacer necesidades de las comunidades, sobre los intereses de quienes los prestan.”⁵

- **Seguridad pública.** (literal g) Art.4 L.472/1998)

Cuyo alcance ha sido definido por el Consejo de Estado⁶, como uno de los elementos que tradicionalmente se identifican como constitutivo del orden público y, por tanto, como uno de los objetos a proteger por parte del poder de policía. En la doctrina se le delimita como la ausencia de riesgos de accidentes, como la prevención de accidentes de diversos tipos y de flagelos humanos y naturales, v.g. incendios, inundaciones, accidentes de tránsito, etc., lo mismo que como la prevención de atentados contra la seguridad del Estado.

Partiendo del referido pronunciamiento, el Tribunal Administrativo de Boyacá⁷, señaló:

“En este orden de ideas se puede concluir que el derecho colectivo a la seguridad pública tiene connotación preventiva, luego, basta con se presenten situaciones que propicien los hechos o conductas que puedan lesionar los derechos a la vida, a la integridad física y los bienes de las personas para que se considere amenazado y sea procedente reclamar su especial protección a través de las acciones populares.

Así pues, su protección implica que el Estado prevenga y elimine las perturbaciones al mismo, a través de prevención de accidentes de diversos tipos. Riesgos o amenazas de origen externo a la misma persona, controlables o previsibles por el Estado, por ejemplo conductas delincuenciales.

Por ende, no es necesario, entonces, que se presente hechos atentatorios de los derechos asociados a la misma, cuya violación es justamente el resultado material o concreto de la vulneración del interés colectivo de la seguridad pública”

- **Moralidad administrativa.** (literal b) Art.4 L.472/1998)

Sobre el particular, la alta Corporación de lo Contencioso Administrativo ha precisado⁸:

“Resulta importante señalar que a la luz de la Constitución Política, la moralidad administrativa ostenta naturaleza dual. En efecto, funge como principio de la función administrativa (Constitución Política, artículo 209 y ley 489 de 1998, artículo 3) y como derecho colectivo. En el primer caso, esto es como principio, orienta la producción normativa infra-constitucional e infra-legal a la vez que se configura como precepto interpretativo de obligatoria referencia para el operador jurídico; y como derecho o interés colectivo, alcanza una connotación subjetiva, toda vez que crea expectativas en la comunidad susceptibles de ser protegidas a través de la acción popular, y así lo ha reconocido esta corporación en fallos anteriores. Así las cosas, la jurisprudencia constitucional y contencioso administrativa ha señalado que el derecho colectivo a la moralidad administrativa puede resultar vulnerado o amenazado cuando se verifiquen varios supuestos. En primer lugar, resulta necesario que se pruebe la existencia de unos bienes jurídicos afectados y su real afectación. Al entender de esta Sala dichos bienes jurídicos comprenderían la buena fe, la ética, la honestidad, la satisfacción del interés general, la negación de la corrupción, entre otros; y habrá lugar a que se configure de forma real su afectación, si se prueba el acaecimiento de una acción u

⁵ Consejo de Estado. Sección Primera. Sentencia de 13 de mayo de 2010. Exp. 54001-23-31-000-2005-00507-01 (AP) C.P María Claudia Rojas// Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia de 28 de febrero de 2011. Exp. 68001-23-15-000-2000-02865-01 (AP) C.P Danilo Rojas Betancourt.

⁶ Consejo de Estado. Sección Primera. Sentencia de 13 de julio de 2000. Rad. AP-055 C.P Juan Alberto Polo Figueroa.

⁷ Tribunal Administrativo de Boyacá. Sentencia de 15 de noviembre de 2017. Rad. 15001-33-33-014-2014-00047-01 M.P Luis Ernesto Arciniegas Triana.

⁸ Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia de 08 de junio de 2011. Exp. 25000-23-26-000-2005-01330-01 (AP) C.P Jaime Orlando Santofimio Gamboa.

omisión, de quienes ejercen funciones administrativas, con capacidad para producir una vulneración o amenaza de dichos bienes jurídicos, que se genera a causa del desconocimiento de ciertos parámetros éticos y morales sobre los cuales los asociados asienten en su aplicación”. Al respecto, la Corte Constitucional ha establecido que la moralidad administrativa no se predica únicamente del “fuero interno de los servidores públicos sino que abarca toda la gama del comportamiento que la sociedad en un momento dado espera de quienes manejan los recursos de la comunidad y que no puede ser otro que el de absoluta pulcritud y honestidad”. En segundo término, la jurisprudencia constitucional y contencioso administrativa han reiterado que la vulneración a la moralidad administrativa supone generalmente el quebrantamiento del principio de legalidad. (...) Por último, la jurisprudencia ha reiterado que la vulneración de la moralidad administrativa coincide con “el propósito particular que desvíe el cumplimiento del interés general al favorecimiento del propio servidor público o de un tercero”, noción que sin duda se acerca a la desviación de poder.

- **Patrimonio Público.** (literal e) Art.4 L.472/1998)

Acerca de su concepto y alcance, el Consejo de Estado⁹ ha señalado:

“El derecho colectivo al patrimonio público alude no solo a “la eficiencia y transparencia en el manejo y administración de los recursos públicos sino también a la utilización de los mismos de acuerdo con su objeto y, en especial, con la finalidad social del Estado”. En tal virtud, si el funcionario público o el particular administraron indebidamente recursos públicos, bien “porque lo hizo en forma negligente o ineficiente, o porque los destinó a gastos diferentes a los expresamente señalados en las normas, afectaron el patrimonio público”. El concepto de patrimonio público “cobija la totalidad de bienes, derechos y obligaciones, que son propiedad del Estado y que se emplean para el cumplimiento de sus atribuciones de conformidad con el ordenamiento normativo”. Adicionalmente, el Consejo de Estado ha reconocido que el concepto de patrimonio público también se integra por “bienes que no son susceptibles de apreciación pecuniaria y que, adicionalmente, no involucran la relación de dominio que se extrae del derecho de propiedad, sino que implica una relación especial que se ve más clara en su interconexión con la comunidad en general que con el Estado como ente administrativo, legislador o judicial, como por ejemplo, cuando se trata del mar territorial, del espacio aéreo, del espectro electromagnético etc., en donde el papel del Estado es de regulador, controlador y proteccionista, pero que indudablemente está en cabeza de toda la población”. Asimismo, el derecho colectivo a la defensa del patrimonio público implica que los recursos públicos sean administrados de manera eficiente, oportuna y responsable, de acuerdo con las normas presupuestales, con lo cual se evita el detrimento patrimonial. A su vez, el Consejo de Estado ha concluido en múltiples ocasiones “que la afectación de patrimonio público implica de suyo la vulneración al derecho colectivo de la moralidad administrativa” por cuanto generalmente supone “la falta de honestidad y pulcritud en las actuaciones administrativas en el manejo de recursos públicos” Por último, es preciso resaltar que la jurisprudencia del Consejo de Estado ha reconocido que el derecho a la defensa del patrimonio público ostenta doble finalidad: “la primera, el mantenimiento de la integridad de su contenido, es decir prevenir y combatir su detrimento; y la segunda, que sus elementos sean eficiente y responsablemente administrados; todo ello, obviamente, conforme lo dispone la normatividad respectiva”.

- **Goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público.** (literal d) Art.4 L.472/1998)

Al respecto, el máximo órgano de esta jurisdicción ha precisado¹⁰:

⁹ ídem.

¹⁰ Consejo de Estado. Sección Primera. Sentencia de 19 de agosto de 2010. Exp. 68000-23-15-000-2004-01848-02 (AP) C.P Marco Antonio Velilla Moreno.

“Constituyen el espacio público de la ciudad las áreas requeridas para la circulación tanto peatonal como vehicular, las áreas para la recreación pública, activa o pasiva, para la seguridad y tranquilidad ciudadana, las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías, fuentes de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares, las necesarias para la instalación y mantenimiento de los servicios públicos básicos, para la instalación y uso de los elementos constitutivos del amoblamiento urbano en todas sus expresiones, para la preservación de las obras de interés público y de los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos y artísticos, para la conservación y preservación del paisaje y los elementos naturales del entorno de la ciudad, los necesarios para la preservación y conservación de las playas marinas y fluviales, los terrenos de bajamar, así como sus elementos vegetativos, arenas y corales y, en general, por todas las zonas existentes o debidamente proyectadas en las que el interés colectivo sea manifiesto y conveniente y que constituyen por consiguiente zonas para el uso y el disfrute colectivo. El Decreto 1504 de 1998, acoge en su artículo 2° la definición antes transcrita y en el su artículo 3°, *ibídem*, precisa que comprende 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”.

- **La seguridad y prevención de desastres previsible técnicamente.** (literal l) Art.4 L.472/1998)

En cuanto al alcance y carácter de este derecho colectivo ha señalado el Consejo de Estado:

“[...] Proclamado por el literal l) del artículo 4° de la ley 472 de 1998, este derecho, orientado a precaver desastres y calamidades de origen natural o humano, busca garantizar por vía de la reacción -ex ante- de las autoridades la efectividad de los derechos y bienes jurídicos reconocidos por la Constitución a las comunidades y a las personas y la conservación de las condiciones normales de vida en un territorio”

Por esto demanda de los entes públicos competentes la adopción de las medidas, programas y proyectos que resulten necesarios y adecuados para solucionar de manera efectiva y con criterio de anticipación (y no solo de reacción posterior a los desastres, como es habitual en las actuaciones de policía administrativa) los problemas que aquejan a la comunidad y que amenazan su bienestar, integridad o tranquilidad y que resultan previsible y controlables bien por la simple observación de la realidad, bien por medio de la utilización de las ayudas técnicas de las que hoy dispone la Administración Pública. De ahí que esta Sección haya destacado el carácter preventivo de este derecho haciendo énfasis en su vocación de “evitar la consumación de los distintos tipos de riesgo que asedian al hombre en la actualidad”, ya no solo naturales (v. gr. fuego, deslizamientos de tierra, inundaciones, sequías, tormentas, epidemias, etc.), sino también –cada vez más– de origen antropocéntrico (v.gr., contaminación del ambiente, intoxicaciones o afectaciones a la salud, destrucción o afectación de la propiedad privada o pública por accidentes, productos, actividades o instalaciones).

Pese al talante preventivo de este derecho colectivo, nada obsta para que su amparo pueda presentarse también ante situaciones que ya no solo constituyen riesgos sino vulneraciones concretas de los derechos e intereses reconocidos por la Constitución y la ley a la comunidad y a las personas que la conforman, y que, por ende, ameritan la intervención del Juez Constitucional. En últimas, tanto la prevención como la protección, corrección y restitución de estos derechos frente a situaciones que los afectan constituyen objetivos propios de las acciones populares; a las que, como se mencionó líneas arriba, es inherente una dimensión preventiva, protectora, reparadora y restitutoria de los derechos que amparan.

De acuerdo con lo señalado por la jurisprudencia de esta Corporación, el derecho a la seguridad pública ha sido definido como “parte del concepto de orden público (...) concretado en las obligaciones que tiene el Estado de garantizar condiciones mínimas que permitan el desarrollo de la vida en comunidad (...) Su contenido general, implica, de acuerdo con la jurisprudencia citada, en el caso de la seguridad, la prevención de los delitos, las contravenciones, los accidentes naturales y las calamidades humanas”. Supone, entonces, una Administración Pública activa, técnica y comprometida con la asunción permanente de sus responsabilidades y con el monitoreo constante de aquellos ámbitos de la vida diaria que están bajo su cargo, como presupuesto de la actuación anticipada o preventiva (y también reactiva) que instaura como estándar de sus actuaciones. No se puede olvidar que es misión de las autoridades realizar las acciones y adoptar las medidas que resulten indispensables para garantizar la vida e integridad de los residentes en Colombia en su vida, honra, bienes y, en general, el conjunto de derechos de los que son titulares; para lo cual es esencial su compromiso con la prevención de situaciones de amenaza o vulneración de esos derechos, en especial cuando ellas son susceptibles de ser anticipadas mediante la fiscalización permanente de la realidad y la adopción oportuna de las medidas pertinentes para asegurar la efectividad de los derechos, bienes e intereses de la comunidad y de sus miembros. Todo ello, lógicamente, en un marco de razonabilidad y de proporcionalidad, pues mal puede suponer la imposición a la Administración de obligaciones imposibles de cumplir por razones técnicas, jurídicas, económicas o sociales [...]”¹¹

11. DEL ALUMBRADO PÚBLICO

Este servicio público se encuentra definido en el Art. 2.2.3.1.2 del Decreto 1073 de 2015, “reglamentario del Sector de Minas y Energía”, así:

Servicio de Alumbrado Público. Servicio público no domiciliario de iluminación, inherente al servicio de energía eléctrica, que se presta con el fin de dar visibilidad al espacio público, bienes de uso público y demás espacios de libre circulación, con tránsito vehicular o peatonal, dentro del perímetro urbano y rural de un municipio o distrito, para el normal desarrollo de las actividades.

El servicio de alumbrado público comprende las actividades de suministro de energía eléctrica al sistema de alumbrado público, la administración, operación, mantenimiento, modernización, reposición y expansión de dicho sistema, el desarrollo tecnológico asociado a él, y la interventoría en los casos que aplique.

PARÁGRAFO . No se considera servicio de alumbrado público la semaforización, los relojes digitales y la iluminación de las zonas comunes en las unidades inmobiliarias cerradas o en los edificios o conjuntos de uso residencial, comercial, industrial o mixto, sometidos al régimen de propiedad horizontal, la cual estará a cargo de la copropiedad.

Se excluyen del servicio de alumbrado público la iluminación de carreteras que no se encuentren a cargo del municipio o distrito, con excepción de aquellos municipios y distritos que presten el servicio de alumbrado público en corredores viales nacionales o departamentales que se encuentren dentro su perímetro urbano y rural, para garantizar la seguridad y mejorar el nivel de servicio a la población en el uso de la infraestructura de transporte, previa autorización de la entidad titular del respectivo corredor vial, acorde a lo dispuesto por el artículo 68 de la Ley 1682 de 2013.

Tampoco se considera servicio de alumbrado público la iluminación ornamental y navideña en los espacios públicos, pese a que las Entidades Territoriales en virtud de su autonomía, podrán complementar la destinación del impuesto a dichas actividades, de conformidad con el parágrafo del artículo 350 de la Ley 1819 de 2016.

¹¹ Consejo de Estado, Sección Primera, sentencia de 23 de mayo de 2013, Rad. No. 15001 23 31 000 2010 01166 01. C.P. Guillermo Vargas Ayala.

A su turno, el Art. 2.2.3.6.1.2 *ejusdem*, consagra:

Prestación del Servicio. Los municipios o distritos son los responsables de la prestación del servicio de alumbrado público, el cual podrán prestar de manera directa, o a través de empresas de servicios públicos domiciliarios u otros prestadores del servicio de alumbrado público que demuestren idoneidad en la prestación del mismo, con el fin de lograr un gasto financiero y energético responsable.

De conformidad con lo anterior, los municipios o distritos deberán garantizar la continuidad y calidad en la prestación del servicio de alumbrado público, así como los niveles adecuados de cobertura.

PARÁGRAFO 1. La modernización, expansión y reposición del sistema de alumbrado público debe buscar la optimización de los costos anuales de inversión, suministro de energía y los gastos de administración, operación, mantenimiento e interventoría, así como la incorporación de desarrollos tecnológicos. Las mayores eficiencias logradas en la prestación del servicio que se generen por la reposición, mejora, o modernización del sistema, deberán reflejarse en el estudio técnico de referencia.

PARÁGRAFO 2. Los municipios o distritos tendrán la obligación de incluir en rubros presupuestales y cuentas contables, independientes, los costos de la prestación del servicio de alumbrado público y los ingresos obtenidos por el impuesto de alumbrado público, por la sobretasa al impuesto predial en caso de que se establezca como mecanismo de financiación de la prestación del servicio de alumbrado público, y/o por otras fuentes de financiación. Cuando el servicio sea prestado por agentes diferentes a municipios o distritos, estos agentes tendrán la obligación de reponer al ente territorial la información para dar cumplimiento a este párrafo.

Ahora bien, resulta oportuno traer a colación lo indicado por el Consejo de Estado¹² sobre las normas precitadas. Veamos.

“... En otras palabras, tal normativa lo que indica es que la iluminación de corredores viales nacionales o departamentales que se encuentren dentro del perímetro urbano o rural del respectivo Distrito o Municipio hace parte del servicio de alumbrado público de alumbrado y por ende corresponde a estar últimas autoridades prestarlo con la venia del titular de la vía, es decir, con el permiso que sobre este aspecto otorgue la autoridad departamental o nacional.

Ahora, de la revisión armónica de las normas que regulan la prestación de ese servicio público, debe advertirse que la omisión de los municipios para solicitar el citado permiso al titular de la vía, no implica per se un desplazamiento de las competencias para prestar dicho servicio público de los entes territoriales a la Nación o a las autoridades departamentales, puesto que no existe alguna disposición legal o reglamentaria que imponga un deber expreso en ese sentido a estas últimas entidades y que por el contrario, como se dijo, son los municipios y distritos los obligados, por mandato legal, a prestar ese servicio en las vías que atraviesen su perímetro urbano y rural.

Nótese entonces que la finalidad del artículo 68 de la Ley 1682 de 2013 y del artículo 2.2.3.1.2. del Decreto 1073 de 2015, no es otra que la aplicación de los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad entre las entidades de los distintos órdenes, dado que reconoce a los municipios y distritos como los encargados de prestar el servicio de alumbrado público, incluso cuando la vía objeto de su provisión sea del orden nacional o departamental, y siempre que atraviese su perímetro urbano o rural, ello a efectos de garantizar la seguridad o mejora del servicio para los usuarios de la vía. [...]

En suma, los municipios o distritos no pueden desligarse de sus obligaciones legales relacionadas con la prestación del servicio de alumbrado público en vías del orden

¹² Consejo de Estado, Sección Primera, sentencia de 09 de julio de 2021, Rad. No. 13001 23-33-000-2018-00117-01 (AP). C.P. Oswaldo Giraldo López

nacional o departamental que se encuentren dentro de su perímetro urbano o rural bajo el argumento de que no son titulares de la misma o que no han pedido la autorización previa al titular, pues ello implicaría que se ponga en riesgo derechos colectivos protegidos por el ordenamiento jurídico, en los eventos en los que se omita la provisión de la iluminación de la carretera por parte del encargado de la vía...”

12. DE LA RED VIAL

La Ley 715 de 21 de diciembre de 2001¹³, en el capítulo II al referirse sobre las competencia de las entidades territoriales en otros sectores señala en el artículo 74.8 como competencia de los departamentos, entre otras, la de: *“Adelantar la construcción y la conservación de todos los componentes de la infraestructura de transporte que les corresponda”*

Por otra parte, el *“Manual de Diseño Geométrico de Carreteras de 2008”*, adoptado como norma técnica para los proyectos de la red vial nacional, mediante la Resolución 744 de 4 de marzo del 2009¹⁴, en relación con la clasificación de las carreteras establece lo siguiente:

“[...] 1.2. CLASIFICACIÓN DE LAS CARRETERAS

Para los efectos del presente Manual las carreteras se clasifican según su funcionalidad y el tipo de terreno.

1.2.1. Según su funcionalidad.

Determinada según la necesidad operacional de la carretera o de los intereses de la nación en sus diferentes niveles: [...]

1.2.1.1. Primarias.

Son aquellas troncales, transversales y accesos a capitales de Departamento que cumplen la función básica de integración de las principales zonas de producción y consumo del país y de éste con los demás países.

Este tipo de carreteras pueden ser de calzadas divididas según las exigencias particulares del proyecto.

Las carreteras consideradas como Primarias deben funcionar pavimentadas.

1.2.1.2. Secundarias.

Son aquellas vías que unen las cabeceras municipales entre sí y/o que provienen de una cabecera municipal y conectan con una carretera Primaria. Las carreteras consideradas como Secundarias pueden funcionar pavimentadas o en afirmado.

1.2.1.3. Terciarias.

Son aquellas vías de acceso que unen las cabeceras municipales con sus veredas o unen veredas entre sí. Las carreteras consideradas como Terciarias deben funcionar en afirmado. En caso de pavimentarse deberán cumplir con las condiciones geométricas estipuladas para las vías Secundarias [...]”

¹³ “Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de recursos y competencias de conformidad con los artículos 151, 288, 356 y 357 (Acto Legislativo 01 de 2001) de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones para organizar la prestación de los servicios de educación y salud, entre otros”.

¹⁴ “Por la cual se actualiza el manual de diseño geométrico para carreteras”.

Sobre ellas, ha indicado el Consejo de Estado¹⁵:

“ [...] la red vial secundaria, resulta de capital importancia, ya que permite unir y/o conectar, entre sí, distintas y disímiles municipalidades provenientes de una cabecera de esta misma estirpe; y posibilita, así mismo, la conexión con una carretera de índole principal o primaria. Sumado a ello, es claro que su mantenimiento, recuperación y rehabilitación, en primer orden, se encuentran a cargo de los respectivos entes territoriales locales o departamentales; quienes, habrán de asumir su administración y gerencia.[...]”

Ahora en cuanto a la señalización de las vías, el artículo 115 de la Ley 769 de 2002, prevé que cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción. Así mismo indica que en todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta.

13. ACERVO PROBATORIO

Prueba Documental

En relación con la **red vial** se observa que conforme con lo señalado por el Decreto 1895 de 2008, el tramo objeto de la presente acción: entrada de Firavitoba, a la altura de la Estación de servicio “Brío” hasta la “Y” de Pesca-Iza, vereda Gotua, hace parte de la vía denominada *Paso por Firavitoba*, que se encuentra dentro de la red departamental de carreteras y hace parte de la vía 61BYA, y corresponde a una vía secundaria (arch. 028 págs.2 a 4, 8 y 23).

En lo que atañe al **alumbrado público**, la Secretaría de Planeación, Obras e Infraestructura del municipio de Firavitoba certificó que de la entrada de Firavitoba (Estación de servicio Brío) y el puente en la “Y” de Pesca -Iza, vereda Gotua, se cuenta con alumbrado público en algunos tramos (arch. 027). A su turno, la EBSA S.A E.S.P indicó que no presta actualmente el servicio de alumbrado público en la vía en comento (arch. 029).

Ahora bien, como prueba documental también reposa el oficio suscrito por el Subgerente Operativo del ITBOY (arch.030), en el que se relacionan los accidentes de tránsito presentados desde el año 2015 hasta el 12 de octubre de 2020, para la ruta que conecta a los municipios de Firavitoba – Pesca - Iza, en la vereda Gotua, discriminada así:

RUTA FIRAVITIBA, PESCA IZA, VEREDA GOTUA		
TRAMOS DE RUTA	MUERTOS	HERIDOS
VEREDA GOTUA	0	7
VEREDA GOTUA	0	4
VIA IZA A FIRAVITIBA VEREDA GOTUA	1	1
CRUCE PESCA - IZA VEREDA GOTUA DE FIRAVITIBA	0	1
FIRAVITIBA A IZA VEREDA GOTUA	0	1
FIRAVITIBA A IZA VEREDA GOTUA	0	1
SECTOR CORAZON DE MELON VEREDA GOTUA	1	0
VEREDA GOTUA VIA IZA A FIRAVITIBA SECTOR EL MANZANO	0	2
Total general	2	17

¹⁵ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Primera. Sentencia del 11 de junio de 2019, C.P. Roberto Augusto Serrato Valdez Expediente radicación nro. 63001-23-33-000-2018-00068-01

Prueba de Fuente Oral

- **Gloria Nancy Merchán Corredor** (archs.039 y 040)

La testigo señaló que hace aproximadamente 10 años habita en el sector en una casa que compró. Adujo que sobre la vía se han presentado muchos accidentes, menciona que no existen bombillos en el sector, y que en su casa instaló uno con servicio interno, itera lo concerniente a los accidentes que allí presentan, lo cual afirma causa inseguridad en el tránsito. Por otro lado, sostiene que en varias ocasiones han robado casas de la vereda, por no existir una iluminación adecuada, que genera inseguridad.

En respuesta a lo preguntado por el Despacho, señala que ha conocido aproximadamente de 20 accidentes, incluso afirma que ella misma sufrió un accidente en el sector.

Al absolver el interrogatorio formulado por la delegada de la Defensoría del Pueblo, además de iterar lo concerniente al estado del alumbrado, se refirió al estado de la vía, manifestando que es muy estrecha, atendiendo a que transitan vehículos de carga pesada y porque es una vía transitada por muchos ciclistas. Igualmente, señala que existen baches y hundimiento en la carretera, también indica que no hay reductores de velocidad.

La testigo mencionó que cuando ella se accidentó estaba lloviendo y las luces del carro no iluminaban lo suficiente porque el sector es muy oscuro, detallando que ese sitio corresponde a la estación de servicio de la entrada hasta la Y de bifurcación de la vía Iza- Pesca, especificando que la estación a la que se refiere es “Brío”.

Al responder lo preguntado por la apoderada del municipio de Firavitoba, la testigo menciona que vive en la mitad de trayecto de los dos puntos a los que antes hizo alusión, es decir en el Km 8, en seguida del restaurante *Mi dulce Boyacá*. Manifiesta que en el sector no hay alumbrado público, ni postería y que existen bombillas que corresponden al alumbrado interno de las casas que están a la orilla de la carretera.

Aduce que el sector cuenta con flujo vehicular, peatonal, deportivo, afirma que es una vía muy transitada. Señala que hace aproximadamente dos años, el municipio de Firavitoba intervino un tramo de 500 Mts colocando adoquín. Agrega que no hay señalización en el sector.

Dando contestación al interrogante formulado por el apoderado del Departamento de Boyacá, la declarante manifiesta la vía tiene que transitarse disminuyendo la velocidad porque hay unos tramos donde la bancada se fue hacia los vallados, entonces hay baches, por lo que si viene otro carro hay que parar y esperar que pase el carro que viene en contraflujo.

Por otro lado, a solicitud de la delegada del Ministerio Pública, la testigo indica que la vía es de contraflujo, los carros pasan rozados, está pavimentada y un tramo hay adoquín, así mismo sostiene que la vía está en mal estado.

Dictamen pericial

Teniendo en consideración la experticia ordenada en el auto de pruebas, fue rendido dictamen pericial por el Ingeniero de Transportes y Vías y especialista en Infraestructura vial Eduwin Reinaldo Sana Pulido, quien fue designado por la sociedad Boyacense de Ingenieros y Arquitectos, dictamen en el que se registra (arch.074):

“ 2. GENERALIDADES DE LA ZONA DEL PERITAJE

El peritaje se realiza en un tramo de la vía que comunica el municipio de Sogamoso con el municipio de Iza, específicamente en la zona de la entrada del municipio de Firavitoba estación de servicio Brio a la bifurcación que de esta vía parte hacia el municipio de Pesca. Comprendiendo una longitud aproximada de 3 Km con un ancho promedio de 6.60 mts, y donde se resalta un tipo de terreno plano con una capa de rodadura en pavimento flexible a la cual se le realizó una rehabilitación en pavimento articulado aproximadamente 240 metros. Esta vía cuenta con una calzada y dos carriles en contraflujo. El tramo de 240 metros cuenta con una capa de rodadura en pavimento articulado con adoquines en ladrillo tolete común, confinados mediante la utilización de bordillo prefabricado con un ancho de 7.20 mts.

De acuerdo al Sistema Integral Nacional de Carreteras –SINC del Ministerio de Transporte. El tramo en estudio pertenece a la vía de la red vial departamental: CODIGO DE LA VIA: 61BYA NOMBRE: PASO POR FIRAVITIBA CATEGORIA: SECUNDARIA LONGITUD DE LA VIA: 5.13 Kilómetros ADMINISTRADA POR DEL DEPARTAMENTO DE BOYACA.”

El dictamen abordó los siguientes aspectos:

3.1 Inventario de señalización vertical: 36 señales verticales de las cuales 6 señales son informativas; 21 señales preventivas y 9 señales reglamentarias

3.2 Inventario de señalización horizontal:

Para el tramo en estudio no se cuenta con ningún tipo de demarcación específicamente líneas longitudinales para delimitar carriles y calzadas y para tener en cuenta zonas de adelantamiento. En una parte de la vía se alcanza a percibir muy tenuemente que en algún tiempo existió este tipo de señalización. En la zona del pavimento articulado esta presenta una diferencia de nivel con la vía en pavimento articulado de aproximadamente 30 cm la cual presenta dos rampas de acceso en concreto (similar a un pompeyano) las cuales no se encuentran demarcadas con pintura, al igual que los resaltos que se encuentran a los extremos del adoquín para que los vehículos reduzcan la velocidad.

3.3 Inventario de alumbrado público:

SECTOR	TIPO DE LUMINARIA	ESTADO	OBSERVACION
K0+414 A K0+477	Luminaria LED 50 W	Buenas	3 Luminarias
K1+594	Luminaria de sodio 70 W	Dañada	1 Luminaria
K1+830	Luminaria de sodio 70 W	Buena	1 Luminaria
K1+885	Luminaria LED 50 W	Buena	1 Luminaria
K2+625 A K3+055	Luminaria de sodio 70 W	Dañadas 6 Buenas 7	13 luminarias
TOTAL			19 LUMINARIAS

Fuente: Elaboración propia a partir de información de campo

3.4 Auscultación del estado del pavimento y estado de conservación de la vía: Se realiza un recorrido por todo el tramo de vía verificando las especificaciones de la vía, la estructura de pavimento, materiales de la capa de rodadura y se realiza una auscultación del estado del pavimento.

En atención a lo anterior, el perito dio respuesta al cuestionario formulado al momento de decretar la prueba, así:

4.1.1 Pertinencia y necesidad de la instalación de redes de alumbrado público

En el sector se evidencia que gran parte del tramo en estudio no cuenta con un adecuado sistema de alumbrado público, que se hace necesario realizar el mantenimiento a las luminarias existentes que se encuentran dañadas y realizar una

ampliación del sistema de alumbrado público máxime cuando la vía no cuenta con señalización horizontal y esto redundaría en seguridad para los usuarios de la vía.

Al igual toda la vía que conduce desde Sogamoso hasta la entrada al municipio de Firavitoba cuenta con el servicio de alumbrado público (LED) justo hasta el inicio del tramo objeto del estudio, lo que genera en los usuarios de la vía una sensación de inseguridad generada por el cambio tan extremo en la iluminación de la vía.

La ampliación de la red de alumbrado público debe realizarse en base a un diseño fotométrico que en Colombia la normatividad aplicada es dictada por el RETILAP, quien se encarga año tras año de crear y reformar las normas para garantizar un alumbrado que genere seguridad tanto para los transeúntes como para los conductores de las vías. Existen varios tipos de vías a iluminar de acuerdo al tráfico vehicular y a la velocidad de los carros que la transitan, para cada uno de estos tipos de vías existe una iluminación mínima necesaria que debe ser garantizada de acuerdo al ancho de la vía, a la distancia entre las luminarias y a la altura de los postes que sostienen las luminarias. Estos niveles mínimos de iluminación que se deben garantizar al interior de una vía se encuentran recopilados en el RETILAP que es un reglamento que normaliza la iluminación pública dentro del país

4.1.2 Pertinencia y necesidad de la instalación Señalización Vial

Es evidente que en el sector de la vía de estudio existe señalización vertical, que la mayoría de esta cumple con las dimensiones para este tipo de vía, pero la señalización presenta inconvenientes técnicos y funcionales tales como:

- *Existen señales que los usuarios de la vía no pueden observar debido a que no se ha realizado una rocería al lado y lado de la vía y la vegetación no permite visibilizar la señal*
- *Falta realizar mantenimiento a la señales como limpieza de tableros, plomar las señales, pintura de los postes... etc*
- *Es necesario la actualización de colores de algunas señales de tránsito de acuerdo al manual de señalización del año 2015.*
- *Retiro de señalización vertical que no aplica y que causa en un sector específico de la vía una contaminación visual, esto puede generar que los usuarios de la vía puedan captar mejor el mensaje que se quiere dar.*
- *Es necesario implementar algunas señales nuevas en algunos sectores de la vía*

En el caso de la señalización horizontal no existe por cuanto se hace necesario demarcar las líneas de borde, líneas de separación de carriles determinado las zonas de adelantamiento del tramo en estudio, es necesario establecer zonas de paso peatonal tanto con señalización horizontal como vertical al igual demarcar sitio de reductores de velocidad por cambios de nivel que se generaron.

Para lograr una señalización óptima para el sector es necesario realizar un diseño de la señalización horizontal y vertical del tramo en estudio.

4.1.3 Pertinencia y necesidad de la instalación de Reductores de velocidad

El tramo en estudio tiene unas condiciones propicias para que los diferentes usuarios de la vía tengan velocidades de operación altas, dado que es un terreno plano con rectas de longitudes considerables y pocas curvas las cuales tienen radios de giro grandes.

Por lo anterior es necesario mediante estudios de tránsito determinar la cantidad de vehículos, peatones, bici usuarios y motociclistas que están utilizando la vía, además realizar un estudio de velocidad para conocer el dato de la velocidad de operación del sector. A partir de estos estudios se tendrá un panorama más amplio para tomar la decisión de implementar reductores de velocidad.

4.2 Mantenimiento de la vía

Se evidencia que recientemente no se ha realizado mantenimientos periódicos ni correctivos.

Es necesario realizar rocería al lado y lado de la vía para mejorar la visibilidad en curvas y la visibilidad de las señales verticales.

Limpieza de los bordes de la carpeta asfáltica y despeje de la vegetación de esta parte de la vía, los usuarios de la vía no observan el borde de la calzada

No se ha realizado mantenimiento de la señalización vertical, De acuerdo al manual de señalización del año 2015 numeral 1.8.3 Conservación y mantenimiento "Toda señalización tiene una vida útil en función de los materiales utilizados en su fabricación, de la acción del medioambiente, de agentes externos y de la permanencia de las condiciones que la justifican. Por ello es imprescindible que las autoridades responsables de la instalación y, mantenimiento de las señales levanten un inventario de ellas y cuenten con un programa de mantenimiento e inspección que asegure su oportuna limpieza, reemplazo o retiro."

No se ha realizado mantenimiento correctivo de la carpeta asfáltica y de la estructura del pavimento. Lo anterior puesto que existen fallas de borde en la vía que afecta la movilidad de los usuarios de la misma.

4.3 Determine si la vía cumple con la normatividad técnica aplicable?

De acuerdo al Manual de diseño geométrico de carreteras 2008, en el capítulo 5 literal 5.3.1.1. Ancho de calzada se establece una tabla para determinar los anchos mínimos de calzada en función de: la categoría de la carretera, del tipo de terreno y de la Velocidad de diseño del tramo.

Teniendo en cuenta que el tramo de la vía en estudio es parte de una vía secundaria, que el terreno es plano, que es un tramo homogéneo con rectas largas y radios de giro grandes y tomando una velocidad de diseño para el tramo de 60 Km/h tenemos un ancho mínimo de calzada de 7.30 metros. Por lo anterior se evidencia que el ancho de la vía está por debajo de lo estipulado en el manual de diseño.

De la misma forma el manual de diseño geométrico de carreteras 2008 establece en el capítulo 5 numeral 5.3.2.1. Una tabla para el ancho de la berma.

Para este caso la vía debería contar con una berma de 1 metro al lado y lado de la calzada y es evidente que el tramo de vía en estudio no cuenta con berma. La berma sería la franja de la vía por donde podrían transitar peatones y bici usuarios de forma segura, por eso sería importante su implementación en este tramo de vía, para mitigar el impacto de posibles accidentes.

La señalización De acuerdo al Manual de señalización 2015, Capítulo 1 numeral 1.7 REQUISITOS DE LA SEÑALIZACIÓN VIAL

Toda señal de tránsito debe satisfacer los siguientes requisitos mínimos para cumplir integralmente su objetivo:

- Debe ser necesaria.
- Debe ser visible y llamar la atención.
- Debe ser legible y fácil de entender
- Debe dar tiempo suficiente al actor del tránsito para responder adecuadamente
- Debe infundir respeto
- Debe ser creíble

De acuerdo a lo anterior la señalización vertical existente cumple parcialmente con lo estipulado al manual de señalización.

En lo referente a la inexistencia de señalización horizontal el manual de señalización vial 2015 en el numeral 1.8.3. Conservación y mantenimiento estipula “Toda señalización tiene una vida útil en función de los materiales utilizados en su fabricación, de la acción del medioambiente, de agentes externos y de la permanencia de las condiciones que la justifican. Por ello es imprescindible que las autoridades responsables de la instalación y, mantenimiento de las señales levanten un inventario de ellas y cuenten con un programa de mantenimiento e inspección que asegure su oportuna limpieza, reemplazo o retiro.”

Al igual “Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control del tránsito, que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.” (Ley 769 de 2002, artículo 115, parágrafo 1).

Por lo anterior en este sentido se está incumpliendo la normatividad vigente.

4.4 Verifique si el estado de conservación garantiza la seguridad de transeúntes?

Existe un sector dentro del tramo de vía en estudio comprendido entre las abscisas K0+500 al K1+480 en el cual se presentan fallas en la estructura del pavimento las cuales se ven reflejadas en grietas longitudinales al borde de la calzada en algunos casos ya se evidencia desprendimiento de material de la capa de rodadura. El estado del pavimento de este sector es un factor de riesgo para una movilidad segura de vehículos peatones motocicletas y bici usuarios.

El sector de la vía que tiene la capa de rodadura en pavimento articulado tiene los accesos a este en concreto hidráulico el cual está en malas condiciones de conservación, hasta el punto que el refuerzo ya está expuesto por el desprendimiento del concreto. Condiciones de la vía que pueden generar inseguridad en el tránsito de los usuarios de la vía.

La falta de rocería en los costados de la vía está tapando la señalización vertical existente dejando sin la información necesaria al usuario para transitar por la vía de forma segura

Los bordes de la vía si mantenimiento y falta de limpieza del material vegetal de la vía hace que los usuarios de la vía no visualizan el borde de la calzada.

Culmina señalando: “... Para un análisis a mayor profundidad del estado de conservación de la estructura del pavimento es necesario la realización de un estudio de la evaluación del pavimento con el fin de determinar el índice de condición del pavimento y la obtención de un inventario de deterioros con la clasificación y cuantificación de los daños...”.

Del mismo modo, dicha experticia se acompaña de un registro fotográfico alusivo al estado de la vía (arch.074 fls.15-19), y del anexo 1 en el que reposa el inventario de señalización vertical acompañado de las respectivas fotos (arch.074 fls.20-24).

En diligencia de contradicción de la prueba pericial, realizada el 11 de febrero de 2022 (archivo 090), el ingeniero Sana Pulido reiteró lo ya manifestando en su experticia. En cuanto a su experiencia en este tipo de experticias, manifestó que trabajó durante 6 años en el ITBOY, que ha sido supervisor en varias obras de diseño de vías, ha estado en la construcción en obras de infraestructura vial, lo cual se acredita en la hoja de vida que remitió al Despacho, visible en el archivo 083.

Así mismo, precisó aspectos contenidos en el documento técnico, refiriéndose al estudio fotométrico, el cual se realiza para determinar algunos factores: el tipo de vía, las condiciones de la capa de rodadura, anchos de las vías, a efectos de determinar la cantidad de lúmenes y la potencia de las luminarias que tienen que ser instaladas

de acuerdo al reglamento técnico de alumbrado público del Ministerio de Minas y Energía. Agrega que, en dicho estudio también se verifica el tipo de vía que va a ser objeto de iluminación, si es urbana o sub urbana, para así determinar la mejor opción a implementar, entonces, indica que actualmente se está usando la tecnología LED.

Refiere también que el tramo objeto del dictamen pertenece a un sector rural. Luego aduce que el uso de la berma en no es predominante en las vías secundarias de la providencia de Sugamuxi, pero se está comenzando a implementar porque garantiza seguridad a los usuarios de la vía.

Respecto al ancho de la vía, menciona que por falta de mantenimiento, la vegetación se está metiendo a ella, lo cual causa en el usuario una sensación de inseguridad porque se ve más reducida de lo que es, también de acuerdo al manual de diseño geométrico de 2008, en el que se establece que el ancho mínimo de este tipo de vía es de 7.30 Mts, sin embargo, existe un tramo de 240 Mts lineales que cuenta con aproximadamente 7.20 Mts, es decir, este último trayecto se acerca al ancho indicado en la norma.

Manifiesta que en de la abscisa K0+500 a la K1+480, que equivalen a 980 Mts, se presentan fallas estructurales de grietas longitudinales que generan inconvenientes para la señalización, más aún por cuanto hay áreas con desprendimiento de material de la capa de rodadura, por tanto, en dichos sectores se tendría que hacer mantenimiento para proceder a realizar la señalización horizontal, no obstante, aclara que en la mayoría del tramo analizado es viable hacer la señalización.

En otra de sus intervenciones menciona que la mayoría del alumbrado utilizado en la vía objeto de dictamen, es una tecnología de sodio que resulta obsoleta actualmente, y agrega que, la iluminaria del sector no es técnicamente adecuada, incluso se nota que parte de ella fue instalada por los habitantes del sector. Luego considera que una eventual intervención de la vía no afecta al sistema de alumbrado público.

Indica que el tramo de los 3 Km es homogéneo, en cuanto a que es plana y la curvas con rango de giro grandes, por lo tanto, es propicia para velocidades altas, según apreciación, iterando que en este tramo que abarca desde la entrada a municipio de Firavitoba, exactamente desde la estación de servicio, hasta la entrada del municipio de Pesca, sector conocido como la "Y", tramo en el que la vía es plana y no hay terreno montañoso.

14. CASO CONCRETO

Pretende la parte actora se protejan los intereses colectivos *al acceso de los servicios públicos y que su prestación sea eficiente y oportuna, a la seguridad pública, la moralidad administrativa, el patrimonio público, el uso y goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público* así como *el derecho a la seguridad y prevención de desastres previsibles técnicamente*, presuntamente vulnerados por la presunta omisión en cuanto a la calidad de la prestación del servicio de alumbrado público y la falta de mantenimiento y señalización de un trayecto de la vía que conduce a la entrada del municipio de Firavitoba, a la altura de la Estación de servicio "Brío" hasta la "Ye" de acceso a los municipios de Pesca e Iza, concretamente en la vereda Gotua en territorio del primer ente territorial nombrado, serán analizados cada uno de estos aspectos:

- **Condiciones de alumbrado público:**

En lo que atañe a la prestación de este servicio, con el dictamen pericial se acreditó que en la vía objeto de la presente acción existen 19 luminarias, de las cuales 12 están en buenas condiciones, de estas; 4 son tipo LED 50 W y las restantes 8 son tipo sodio 70 W, información que acompaña con la certificación aportada por el municipio de Firavitoba en el sentido que indican que dicha vía cuenta con alumbrado público en algunos tramos (*arch. 027*), y que además fue admitida por el municipio de Firavitoba en sus alegaciones finales.

Bajo este contexto, considera el Despacho que se configura una prestación deficiente del servicio, por cuanto en un recorrido de 3 Km solo existen 19 luminarias en funcionamiento, lo cual en aras de la discusión, equivaldría a 1 luminaria por cada 157.9 Mts, esto, sin contar con que como se indicó, solo 12 están en buenas condiciones, circunstancia que desmejora las precarias condiciones del alumbrado en el sector.

Lo anterior, sin pasar por alto que el perito estima pertinente realizar un estudio fotométrico a fin de establecer varios aspectos que inciden para determinar la cantidad de lúmenes que se necesitan en atención a las características particulares de la vía.

- **Condiciones y señalización de la vía:**

De conformidad con las pruebas allegadas a las diligencias se establece que las condiciones de la que conduce a la entrada de Firavitoba, a la altura de la Estación de servicio "Brío" hasta la "Y" de Pesca-Iza, vereda Gotua, la cual se encuentra dentro de la red vial del departamento de Boyacá, como vía secundaria, no son las más óptimas teniendo en cuenta, entre otros, los siguientes aspectos que fueron señalados en el dictamen pericial practicado:

- Limpieza de los bordes de la capa asfáltica y despeje de la vegetación, no se observa el borde de la calzada.
- No se ha realizado mantenimiento correctivo a la capa asfáltica y a la estructura de pavimento.
- Según la experticia, el ancho mínimo de la calzada debería ser de 7.30 Mts y el encontrado en la vía es en promedio de 6.60 Mts, exceptuando un tramo de 240 Mts en adoquín que cuenta con un ancho de 7.20 Mts.
- En un sector entre las abscisas K0+500 al K1+480 (980 Mts), el pavimento presenta grietas longitudinales y se evidencia desprendimiento de capa de rodadura.
- Falta de mantenimiento a la señalización vertical. Existen unas que no se pueden observar por la capa vegetal que las cubre, además algunas necesitan limpieza de tableros, pintura, entre otros. Así mismo, algunas necesitan actualización de acuerdo al manual de señalización.
- No existe señalización horizontal.

Se evidencia entonces el deterioro de la vía que sumado al deficiente alumbrado público, generan inseguridad y representan un riesgo para quienes por allí transitan, lo cual se refleja en el reporte de accidentalidad allegado por el ITBOY (2 muertos, 17 heridos para el periodo 2015 a octubre de 2020), circunstancias que además son corroboradas en la declaración rendida por la testigo Gloria Nancy Merchán Corredor, y que permiten concluir que resulta necesaria la mejora de dicha vía para disminuir el riesgo.

Así las cosas, se considera que en el *sub lite* se evidencia la transgresión y vulneración de los derechos colectivos *al acceso de los servicios públicos y que su prestación sea eficiente y oportuna, a la seguridad pública, el uso y goce del espacio público y la*

utilización y defensa de los bienes de uso público así como el derecho a la seguridad y prevención de desastres previsibles técnicamente cuyo amparo se pretende, resultando claro que el deber y función de velar por la administración vial de dicha carretera de carácter secundario corresponde al Departamento de Boyacá, a quien le compete su mantenimiento y rehabilitación, por tanto, se requiere la ejecución de obras tendientes a su pavimentación, mantenimiento y limpieza.

Aunado a lo expuesto, es menester implementar la señalización horizontal en el sector, la cual cobra importancia dado que se trata de una vía de contraflujo. En cuanto a la señalización vertical existente, esta debe ser objeto de revisión y mantenimiento, lo cual puede conllevar a la instalación de nueva señalización, retiro o reubicación de la ya existente.

Por otro lado, en lo atinente a la vulneración del derecho *a la moralidad administrativa*, el Despacho no evidencia ningún comportamiento atribuible a algún agente estatal que atente contra la *buena fe, la ética, la honestidad, la satisfacción del interés general, la negación de la corrupción, entre otros*; así como tampoco se avizora que algún servidor público se haya favorecido a sí mismo o un tercero con la situación evidenciada en la vía objeto del presente asunto, por lo que no se cumplen los presupuestos para predicar la vulneración a dicho derecho.

Misma suerte que corre el derecho colectivo *al patrimonio público*, por cuanto en el asunto *sub examine* no se acreditó que se hayan administrado indebidamente recursos públicos.

Resulta oportuno poner de presente que la máxima Corporación de la jurisdicción ha señalado *“que la afectación de patrimonio público implica de suyo la vulneración al derecho colectivo de la moralidad administrativa” por cuanto generalmente supone “la falta de honestidad y pulcritud en las actuaciones administrativas en el manejo de recursos públicos”*, actuaciones que no se demostraron en este proceso por lo que ninguno de estos dos derechos colectivos antes enunciados están llamados a ser amparados.

Hechas estas precisiones, el Despacho advierte que las actuaciones que se deben adelantar a efectos de proteger los derechos colectivos que serán amparados, corresponden a obras públicas y proyectos de carácter técnico y de naturaleza compleja, que implican que se adelante el trámite de contratación previsto por la ley, estos aspectos serán tenidos en cuenta por el juzgado al momento de impartir las órdenes a que haya lugar además de la naturaleza e implicaciones de las obras que deban realizarse.

15. DE LAS EXCEPCIONES DE MERITO PROPUESTAS

A efectos de emitir pronunciamiento sobre las excepciones propuestas por las entidades accionadas, es pertinente aclarar que el contrato de obra MFLP-001-2019, celebrado entre el municipio de Firavitoba y el Consorcio FEYKA FIRA 2019/ ROBLIN ISNARDO SILVA ESPITIA se ejecutó en el tramo de 2.24 Km que abarcan (*arch.03 fl.14*) *DE LA BOMBA TERPEL HASTA EL PUENTE PESCA* (*carpeta 13, arch. Contrato de Obra*), tramo diferente al que fue objeto de esta acción popular, el cual consta de 3 Km, y que resulta aritméticamente sustentado, toda vez que la extensión total de la vía 61BYA es de aproximadamente 5 Km¹⁶.

¹⁶ Según Decreto 1895 de 2008 la extensión de la vía es de 5 Km (*arch. 028 fl.8*), mientras que en el Sistema Integral Nacional de Carreteras -SINC- del Ministerio de Transportes se registra con 5.13 Km (*arch.03 fl.14 y arch.74 fl.7*)

En atención a ello y comoquiera que sí existe vulneración de algunos derechos colectivos, como se estableció en precedencia, no están llamadas a prosperar las excepciones de *inexistencia de vulneración o agravio a los intereses colectivos por parte del municipio demandado*, planteada por el municipio de Firavitoba, ni la *inexistencia total del derecho colectivo vulnerado*, formulada por la EBSA S.A E.S.P.

Tampoco tiene vocación de prosperidad la excepción de *falta de legitimación en la causa por pasiva*, la cual fue planteada por las entidades vinculadas Departamento de Boyacá e ITBOY, toda vez que la vía objeto de esta acción es secundaria y se encuentra administrada por el Departamento de Boyacá, por ende, su intervención y señalización son responsabilidad de la Gobernación de Boyacá y del ITBOY, respectivamente, y acorde a sus funciones.

Contrario sensu, están llamadas a prosperar las excepciones denominadas *ausencia de legitimación por pasiva y atribución legal y específica de la ley a los municipios*, las cuales fueron planteadas por la EBSA S.A E.S.P, en atención a que la responsabilidad en cuanto a la prestación del servicio de alumbrado público recae en el municipio de Firavitoba, como se adujo en esta providencia.

16. MEDIDAS TENDIENTES AL RESTABLECIMIENTO DE LOS DERECHOS COLECTIVOS VULNERADOS POR LAS ENTIDADES DEMANDADAS

Como ya fuera indicado y atendiendo la materia objeto del proceso se estima que no es viable impartir ordenes específicas, ni establecer un término para su cumplimiento, por lo cual se dispondrá que las entidades involucradas, en forma coordinada, aunando esfuerzos y atendiendo la órbita de sus competencias, realicen los estudios técnicos, financieros y presupuestales tendientes a viabilizar y ejecutar las obras necesarias, incluidas las de señalización y las de alumbrado, para que el tramo de la vía que conduce a la entrada del municipio de Firavitoba, a la altura de la Estación de servicio "Brío" hasta la "Y" que conduce a los municipios Pesca-Iza, vereda Gotua, sea adecuado en óptimas condiciones para garantizar el tránsito de personas y vehículos en condiciones de seguridad.

Por expuesto, se emiten las siguientes órdenes:

I) Al Departamento de Boyacá:

- a) Elaborar los estudios técnicos de geología, viales y demás que se requieran, junto con los diseños necesarios, a realizarse a través de la Secretaria de Infraestructura o dependencia que corresponda o mediante la contratación pública externa, que se requieran para la ampliación si hay lugar a ello, así como la recuperación de la pavimentación existente en el tramo de la vía la que conduce a la entrada del municipio de Firavitoba, a la altura de la Estación de servicio "Brío" hasta la "Y" que conduce a los municipios de Pesca e Iza, vereda Gotua; dentro de un término de seis (06) meses.
- b) Realizar el proceso contractual cuyo objeto sea las obras civiles de ingeniería o infraestructura, que se requieran según los resultados arrojados por los estudios elaborados, para lo cual se señala un término máximo de un (1) año, siguiente a los primeros seis meses (06) que se otorgan en el literal anterior.

II) Al municipio de Firavitoba:

- a) En un término máximo de un (1) mes realice el mantenimiento de las iluminarias existentes en el tramo de la vía la que conduce a la entrada del municipio de

Firavitoba, a la altura de la Estación de servicio “Brío” hasta la “Y” que conduce a los municipios de Pesca e Iza, vereda Gotua.

- b) En un término máximo de un año (1) año adelantará las gestiones administrativas o contractuales necesarias a efectos de garantizar la instalación, suministro, operación, mantenimiento y prestación tanto eficiente como oportuna del servicio público de alumbrado en el en el tramo de la vía la que conduce a la entrada del municipio de Firavitoba, a la altura de la Estación de servicio “Brío” hasta la “Y” que conduce a los municipios de Pesca e Iza, vereda Gotua, en atención a los lineamientos vigentes al respecto. Dicho plazo se contará de manera simultánea respecto al establecido para el Departamento de Boyacá en su literal b), por cuanto es en ese momento que se conocen los resultados de los estudios realizados respecto a la vía.

III) *Al Departamento de Boyacá y al ITBOY:*

Deberán suministrar y garantizar que la señalización vertical, horizontal y preventiva, de acuerdo a la reglamentación del Ministerio de Transporte; igualmente la segunda deberá participar mediante concepto, de forma coordinada y conjunta con las demás accionadas, en la elaboración de los estudios técnicos referidos en los numerales que anteceden, en el componente de señalización, el cual deberá ser tenido en cuenta para su instalación en la ejecución de las obras a realizar. Culminadas las obras deberán verificar y gestionar, acorde con sus competencias, el mantenimiento y conservación de la señalización implementada en el sector.

17. DEL COMITÉ DE VERIFICACION

De conformidad con el artículo 34 de la *Ley 472 de 1998* en la sentencia el Juez podrá ordenar la conformación de un comité para la verificación de su cumplimiento, en el cual participarán además del juez, las partes, la entidad pública encargada de velar por el derecho o interés colectivo, el Ministerio Público y una organización no gubernamental *“con actividades en el objeto del fallo”*.

En consecuencia, para establecer el cumplimiento de las ordenes dispuestas en esta providencia, se conformará un Comité de Verificación el cual estará integrado por el actor popular Defensor del Pueblo Regional Boyacá o su delegado, el Alcalde del municipio de Firavitoba, el Gobernador del Departamento de Boyacá, el Gerente del ITBOY, o los delegados que expresa y específicamente estos funcionarios designen para el efecto, el Ministerio Público y el titular de éste Despacho, quien lo presidirá.

Los precitados funcionarios rendirán, a partir de la ejecutoria de esta providencia, informes trimestralmente de las actividades adelantadas por las entidades accionadas, sin perjuicio que el Despacho disponga, en término prematuro o diferente, la presentación de informes parciales o la práctica de inspección judicial para su verificación directa, a fin de dar cabal cumplimiento a la aquí ordenado.

18. COSTAS Y AGENCIAS EN DERECHO

El artículo 38 de la Ley 472 de 1998, dispone:

“El juez aplicará las normas de procedimiento civil relativas a las costas. Sólo podrá condenar al demandante a sufragar los honorarios, gastos y costos ocasionados al demandado, cuando la acción presentada sea temeraria o de mala fe. En caso de mala fe de cualquiera de las partes, el juez podrá imponer una multa hasta de veinte (20) salarios

mínimos mensuales, los cuales serán destinados al Fondo para la Defensa de los Derechos e Intereses Colectivos, sin perjuicio de las demás acciones a que haya lugar”.

El Consejo de Estado en sentencia de fecha 06 de agosto de 2019¹⁷, fijó las siguientes reglas de unificación respecto a las costas procesales y agencias en derecho:

“(…) El artículo 38 de la Ley 472 de 1998 admite el reconocimiento de las costas procesales a favor del actor popular y a cargo de la parte demandada, siempre que la sentencia le resulte favorable a las pretensiones protectorias de los derechos colectivos, y la condena en costas, a la luz del artículo 361 del Código General del proceso, incorpora tanto el concepto de expensas y gastos procesales como el de las agencias en derecho.

Conforme lo dispone el artículo 38 de la Ley 472 de 1998, armonizado con el artículo 361 del Código General del Proceso, en las acciones populares la condena en costas a favor del actor popular incluye las expensas, gastos y agencias en derecho con independencia de que la parte actora haya promovido y/o concurrido al proceso mediante apoderado judicial o lo haya hecho directamente.

En cualquiera de los eventos en que cabe el reconocimiento de las costas procesales, bien sea en cuanto a las expensas y gastos procesales o a las agencias en derecho, bien sea a favor del actor popular o de la parte demandada, la condena se hará atendiendo las reglas previstas en el artículo 365 del Código General del Proceso, de forma que sólo se condenará al pago de aquellas que se encuentren causadas y se liquidarán en la medida de su comprobación.

Para este efecto, se entenderá causada la agencia en derecho siempre que el actor popular resulte vencedor en la pretensión protectoria de los derechos colectivos y su acreditación corresponderá a la valoración que efectúe el fallador en atención a los criterios señalados en el numeral 4 del artículo 366 del Código General del Proceso, es decir, en atención a la naturaleza, calidad y duración del asunto, o a cualquier otra circunstancia especial que resulte relevante para tal efecto (...).”

Atendiendo los lineamientos fijados por la máxima corporación, en el caso *sub examine*, no impondrá condena en costas, integradas por la totalidad de las expensas y gastos sufragados durante el curso del proceso y por las agencias en derecho, de conformidad con lo establecido en el numeral 5° del artículo 365 del CGP.

En efecto, si bien se accede al amparo de algunos de los derechos colectivos colectivos, no se hace de forma plena, esto por cuanto, en primera medida, no se ampararon los derechos colectivos de *moralidad administrativa y patrimonio público*, en segundo lugar, adicionalmente, tampoco se acreditó el pago de expensas y gastos procesales, pues si bien es cierto en auto de 31 de febrero de 2022 se fijaron a cargo del actor popular los honorarios del ingeniero Eduwin Reinaldo Sana Pulido, a la fecha no hay comprobación de su pago, en virtud al numeral 8° *ídem*.

19. DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, el Juzgado Segundo Administrativo del Circuito Judicial de Sogamoso, *“Administrando Justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley”*.

¹⁷ Consejo de Estado, sentencia de unificación, 06 de agosto de 2019, Radicado: 15001-33-33-007-2017-00036-01

FALLA:

Primero.- Declarar no fundadas las excepciones denominadas: *inexistencia de vulneración o agravio a los intereses colectivos por parte del municipio demandado*, propuesta por el Municipio de Firavitoba; *inexistencia total del derecho colectivo vulnerado*, formulada por la EBSA S.A E.S.P y *falta de legitimación en la causa por pasiva*, presentadas por la Gobernación de Boyacá y el ITBOY.

Segundo. – Declarar fundada la excepción denominada: *ausencia de legitimación por pasiva y atribución legal y específica de la ley a los municipios*, planteadas por la EBSA S.A E.S.P.

Tercero.- No amparar los derechos colectivos previstos en los literales b) y e) del artículo 4º de la Ley 472 de 1998, concernientes a la *moralidad administrativa* y el *patrimonio público*.

Cuarto.- Amparar los derechos colectivos señalados en los literales d) g), j) y l) del artículo 4º de la Ley 472 de 1998, concernientes *al goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público, la seguridad pública, acceso a los servicios públicos y que su prestación sea eficiente y oportuna, seguridad y prevención de desastres previsibles técnicamente*, respectivamente.

Quinto.- Con el fin de efectivizar la protección constitucional de los derechos de tercera generación referidos en precedencia, en relación con el tramo de la vía que conduce a la entrada de Firavitoba, a la altura de la Estación de servicio “Brío” hasta la “Y” de Pesca-Iza, vereda Gotua, que corresponde al código 61BYA, nombre: PASO POR FIRAVITIBA, Categoría: Red vial secundaria administrada por el Departamento, se imponen las siguientes ordenes, a realizarse dentro de los plazos indicados, que se cuentan desde la ejecutoria de esta providencia, a saber:

I) Departamento de Boyacá:

- a) *Elaborar los estudios técnicos de geología, viales y demás que se requieran, junto con los diseños necesarios, a realizarse a través de la Secretaria de Infraestructura o dependencia que corresponda o mediante la contratación pública externa, que se requieran para la ampliación si hay lugar a ello, así como la recuperación de la pavimentación existente en el tramo de la vía.*
- b) *La contratación de las obras civiles de ingeniería o infraestructura que se requieran según los resultados arrojados por los estudios elaborados, para lo cual se señala un término máximo de un (1) año, siguiente a los primeros seis meses (06) que se otorgan en el literal anterior.*

II) Al municipio de Firavitoba:

- a) *En un término máximo de un (1) mes realice el mantenimiento de las iluminarias existentes en el tramo de la vía.*
- b) *En un término máximo de un año (1) año adelantará las gestiones administrativas o contractuales necesarias a efectos de garantizar la instalación, suministro, operación, mantenimiento y prestación tanto eficiente como oportuna del servicio público de alumbrado en el en el tramo de la vía la que conduce a la entrada del municipio de Firavitoba, a la altura de la Estación de servicio “Brío” hasta la “Y” de los municipios de Pesca e Iza, vereda Gotua, en atención a los lineamientos vigentes al respecto. Dicho plazo se contará de manera simultánea respecto al establecido para el*

Departamento de Boyacá en su literal b), por cuanto es en ese momento que se conocen los resultados de los estudios realizados respecto a la vía.

III) Al Departamento de Boyacá y al ITBOY:

Deberán suministrar y garantizar que la señalización vertical, horizontal y preventiva, de acuerdo a la reglamentación del Ministerio de Transporte; igualmente la segunda deberá participar mediante concepto, de forma coordinada y conjunta con las demás accionadas, en la elaboración de los estudios técnicos referidos en los numerales que anteceden, en el componente de señalización, el cual deberá ser tenido en cuenta para su instalación en la ejecución de las obras a realizar. Culminadas las obras deberán verificar y gestionar, acorde con sus competencias, el mantenimiento y conservación de la señalización implementada en el sector.

Sexto.- Designar como integrantes del **comité de verificación** de lo aquí ordenado, al actor popular Defensor del Pueblo Regional Boyacá o su delegado, el Alcalde del municipio de Firavitoba, el Gobernador del Departamento de Boyacá, el Gerente del ITBOY, o los delegados que expresa y específicamente estos funcionarios designen para el efecto, el Ministerio Público y el titular de éste Despacho, quien lo presidirá, quienes rendirán, a partir de la ejecutoria de esta providencia, informes trimestralmente de las actividades adelantadas por las entidades accionadas, sin perjuicio que el Despacho disponga, en término prematuro o diferente, la presentación de informes parciales o la práctica de inspección judicial para su verificación directa, a fin de dar cabal cumplimiento a la aquí ordenado.

Séptimo. - Advertir a las entidades accionadas, que el incumplimiento de estas órdenes, constituyen desacato, sancionable con multa, convertible en arresto (Art. 41 Ley 472 de 1998), sin perjuicio de las acciones penales por fraude a resolución judicial y demás.

Octavo.- Sin condena en costas y agencias de derecho en esta instancia.

Noveno. - Remitir copia de la demanda, de no haberse hecho aún, y de este fallo, a la Defensoría del Pueblo, en atención a lo dispuesto en el artículo 80 ibidem.

LPJC

NOTIFÍQUESE y CÚMPLASE


NELSON JAVIER LEMUS CARDOZO
Juez

Firmado Por:

Nelson Javier Lemus Cardozo
Juez Circuito

Juzgado Administrativo

002

Sogamoso - Boyaca

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez jurídica, conforme a lo dispuesto en la Ley 527/99 y el decreto reglamentario 2364/12

Código de verificación: **6c336c01ce1b84e0effb496fbd3aee9a59b0c73653575cdf995d5b464d40e895**

Documento generado en 22/04/2022 02:43:21 PM

**Descargue el archivo y valide éste documento electrónico en la siguiente URL:
<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>**