



## JUZGADO SEXTO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE IBAGUÉ

Ibagué, once (11) de mayo de dos mil veintitrés (2023)

<b>Radicación:</b>	<b>73001-33-33-006-2021-00181-00</b>
<b>Medio de Control:</b>	<b>PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS E INTERESES COLECTIVOS (POPULAR)</b>
<b>Demandante:</b>	<b>LUIS YESID VILLARAGA FLÓREZ</b>
<b>Demandado:</b>	<b>MUNICIPIO DE IBAGUÉ</b>
<b>Asunto:</b>	<b>SENTENCIA-Ampara            derechos            colectivos- Señalización y semaforización vial</b>

### I. ANTECEDENTES

Cumplidas las etapas previstas en la ley, el despacho procede a dictar el fallo que en derecho corresponda, no observando nulidad alguna que invalide lo actuado dentro de la presente acción popular presentada por **Luis Yesid Villarraga Flórez** contra el **Municipio de Ibagué**.

#### 1. PRETENSIONES

- 1.1. Que se declare al Municipio de Ibagué responsable del desconocimiento de los derechos e intereses colectivos a la vida e integridad, a la igualdad, a la libre locomoción, al goce del espacio público, a la utilización y defensa de los bienes de uso público, a la seguridad y salubridad públicas, al acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública, al acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna y a la seguridad y prevención de desastres previsibles técnicamente.
- 1.2. Que se ordene al Municipio de Ibagué que un término de seis meses: **i.** realice la debida instalación de semáforos y/o reductores de velocidad, entre otros mecanismos de seguridad vial y señalización, en los cruces de la calle 123 y la carrera 9 o Avenida Ambalá, así como la Carrera 5ª de la ciudad de Ibagué, con el propósito de reducir la accidentalidad, **ii.** adopte los lineamientos e implemente las medidas que sean necesarias en materia de control del tráfico y tránsito de vehículos y peatones y **iii.** garantice que las medidas sean suficientes y eficaces en aras de garantizar la seguridad vial de los estudiantes de instituciones educativas, conductores y peatones en general que transitan por dichas intersecciones.
- 1.3. Que se conforme un comité de seguimiento al cumplimiento de lo ordenado en el fallo que se profiera, el cual deberá estar integrado por el Alcalde Municipal de IBAGUÉ, un delegado del defensor del pueblo, un delegado del Ministerio Público y el accionante, el cual deberá rendir informe al despacho en seis (6) meses contados desde la ejecutoria de la sentencia y un informe final al culminar la materialización de las obras y actividades.
- 1.4. Que se ordene al Municipio de Ibagué la presentación de informes mensuales sucesivos, respecto de las medidas concretas y efectivas que se lleven a

cabo para evitar que se sigan afectando los intereses colectivos y derechos fundamentales vulnerados y violentados.

- 1.5. Que se condene al Municipio de Ibagué al pago de todas las costas y gastos del proceso.

## **2. HECHOS**

Como fundamento fáctico, la parte actora manifiesta que:

- 2.1. El cruce de la calle 123 y la carrera 9 o Avenida Ambalá, así como la Carrera 5ª, actualmente se encuentran sin la adecuada señalización de velocidad ni de zona escolar; no existen reductores de velocidad, como tampoco existen instalados semáforos ni ningún otro mecanismo de prevención ni de seguridad vial, sumado a que no hay presencia de agentes de tránsito y de la Policía Nacional, y el estado de las vías es deplorable porque presentan huecos y un abandono absoluto por parte de la administración municipal.
- 2.2. Tales cruces son muy concurridos al encontrarse en sus inmediaciones, barrios residenciales, pero especialmente debido a que allí funciona el Colegio Comfatolima.
- 2.3. Los residentes de los barrios aledaños a los cruces antes referidos, así como los estudiantes del colegio, menores de edad, al igual que otros peatones y que los conductores de distintos vehículos, como automóviles, motocicletas y bicicletas, ponen en riesgo sus vidas e integridad personal, pues los automotores que transitan por allí, especialmente buses y camiones, lo hacen a alta velocidad ante la inexistencia de reductores de velocidad.

## **3. DE LOS DERECHOS COLECTIVOS INVOCADOS COMO VULNERADOS**

El goce al espacio público y la utilización y la defensa de los bienes de uso público, la seguridad y salubridad pública, el acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública, el acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficientes y oportuna y a la seguridad y prevención de desastres previsibles técnicamente.

## **4. CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA**

Se opuso a todas las pretensiones de la demanda, bajo el argumento de que ha dado cumplimiento a las recomendaciones y especificaciones del Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte, reglamentado en la Resolución No. 1885 de 17 de junio de 2015.

Sobre lo anterior, hizo alusión a un concepto de la Secretaría de Movilidad sobre la falta de necesidad de más señalización para el control de tráfico en la zona objeto de la acción popular y, además, manifestó que para la instalación de semáforos se requieren estudios técnicos.

Así, alegó falta de responsabilidad sobre las vulneraciones y amenazas endilgadas.

Propuso como excepciones las denominadas *“ausencia de nexo causal, “inexistencia de prueba del grave riesgo aludido e inexistencia de título jurídico de imputación”*.

## **5. DE LA AUDIENCIA DE PACTO DE CUMPLIMIENTO Y PRUEBAS**

El 28 de noviembre de 2021 se celebró la audiencia de pacto de cumplimiento, la cual se declaró fallida al no existir formulas de arreglo entre las partes.

Mediante providencia de 29 de noviembre de 2021 se abrió el proceso a pruebas, ordenándose tener como tales las documentales aportadas, respectivamente, por la parte demandante y por el Municipio de Ibagué, tanto en la demanda como en contestación; también, se decretaron los testimonios y la inspección judicial solicitados por la parte demandante.

Más adelante, el 10 de marzo de 2022, luego de practicada la inspección judicial, considerándose que se logró corroborar el alto flujo vehicular al medio día en la zona objeto del medio de control y que el municipio manifestó en la contestación de la demanda que para una eventual instalación de semáforos se requiere de una justificación y unos estudios técnicos, se ordenó como prueba de oficio a cargo de la entidad territorial, la realización e un estudio de tránsito y de las características físicas de las calles puntuales, de conformidad con el Manual de Señalización Vial adoptado por el Ministerio de Transporte.

## **6. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN**

### **6.1. Parte demandante**

Manifestó que hay pruebas suficientes y necesarias sobre la inexistencia de medidas de seguridad vial para evitar que los peatones puedan sufrir accidentes por arrollamiento y, en general, cualquier otra eventualidad, pues si bien existen unos reductores de velocidad en la avenida quinta, estos están complemente desgastados debido a su mala calidad y en la Avenida Ambalá no existe ninguna medida que obliga a los conductores a disminuir la velocidad, además de que a penas existe un rastro de las cebras que en algún momento existieron en esas zonas de tránsito.

También alegó, que el problema se agrava porque en el municipio no existe la costumbre de otorgar el paso a los peatones ni de respetar los avisos de cruces de zona escolar.

De otro lado, objetó el estudio presentado por el Municipio de Ibagué, pues a su consideración está parcializado para favorecer a la entidad territorial frente a las acciones para implementar la señalización y medidas de seguridad vial como la instalación de semáforos.

Por lo anterior, solicita la protección de los derechos colectivos invocados como vulnerados en la demanda.

## **6.2. Parte accionada**

Adujo que no hay pruebas que evidencien las vulneraciones alegadas sobre los derechos invocados y reiteró manifestaciones que hizo previamente en la contestación de la demanda, sobre la existencia de los conceptos de la Secretaría de Movilidad y la improcedencia de las pretensiones.

Indicó que la administración municipal adelanta un proceso contractual para el mejoramiento y rehabilitación de las vías de Ibagué, y que allí está incluido el tramo vial de la Cra. 5 con calle 60 hasta la Calle 135 y el sector de la calle 123 al Jardín de los abuelos y el colegio Comfatolima, lo cual comprende la señalización y demarcación vial.

## **II. CONSIDERACIONES**

### **7. PROBLEMA JURÍDICO PLANTEADO**

Procede el despacho a determinar si, ¿el Municipio de Ibagué está vulnerando los derechos colectivos al goce del espacio público y la utilización y la defensa de los bienes de uso público, la seguridad y salubridad pública, el acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública, el acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna y a la seguridad y prevención de desastres previsibles técnicamente de la comunidad que transita por la intersección en la calle 123 con carrera 5 esquina y avenida Ambalá, debido a la falta de señalización y medidas para garantizar la seguridad vial, incluyendo la instalación de semáforos y/o reductores de velocidad?

### **8. Tesis que resuelven el problema jurídico planteado**

#### **8.1. Tesis de la parte accionante**

Señala que la entidad territorial está vulnerando los derechos invocados pues en la calle 123 con carrera 5 esquina y avenida Ambalá no hay suficientes medidas de seguridad y señalización vial y por esto hay gran riesgo de accidentalidad debido al tráfico vehicular que transita por este sector a altas velocidades, el cual afecta a los peatones, conductores y pasajeros de vehículos, dentro de los que se encuentra población estudiantil.

#### **8.2. Tesis de la parte accionada**

Afirma que no hay vulneración a los derechos colectivos y que no procede la acción popular en contra de la entidad territorial porque en la zona objeto de la acción se cumple con la normativa de señalización vial y no se puede, sin ninguna justificación, instalar unos semáforos en el sector, pues para esto se requieren unos estudios técnicos y, según el último estudio realizado por la entidad, allí no es viable la semaforización solicitada.

#### **8.3 Tesis del despacho**

Se deben amparar los derechos colectivos al goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público, al acceso a una infraestructura de servicios

que garantice la salubridad pública y a la seguridad y prevención de desastres previsible técnicamente de la comunidad que transita por la Calle 123 con Cra 5ª. y Avenida Ambalá, como quiera que se están viendo vulnerados ya que debido al flujo y tipo de tránsito vehicular de la zona, los peatones y conductores de automotores presentan dificultades para cruzar estas vías, quedando expuestos y exponiendo a riesgos, por falta de una señalización vial adecuada, que incluye la instalación de semáforos para el control del tránsito vehicular.

## 9. MARCO JURÍDICO

### 9.1. LA ACCIÓN POPULAR O MEDIO DE CONTROL DE PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS E INTERESES COLECTIVOS.

El Constituyente de 1991 otorgó al ciudadano una gama de acciones para el ejercicio y defensa de sus derechos, dentro de estas incluyó la acción popular en el artículo 88 de la Carta Política:

*“ARTICULO 88. La ley regulará las acciones populares para la protección de los derechos e intereses colectivos, relacionados con el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad públicos, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica y otros de similar naturaleza que se definen en ella.*

*También regulará las acciones originadas en los daños ocasionados a un número plural de personas, sin perjuicio de las correspondientes acciones particulares.*

*Así mismo, definirá los casos de responsabilidad civil objetiva por el daño inferido a los derechos e intereses colectivos.”*

En desarrollo de dicho artículo, el legislador profirió la Ley 472 de 1998, en la que se definió y estableció lo siguiente:

*“ARTICULO 2. ACCIONES POPULARES. Son los medios procesales para la protección de los derechos e intereses colectivos.*

*Las acciones populares se ejercen para evitar el daño contingente, hacer cesar el peligro, la amenaza, la vulneración o agravio sobre los derechos e intereses colectivos, o restituir las cosas a su estado anterior cuando fuere posible.”*

De la misma manera, en tal ley se enlistaron los derechos que deben ser considerados como colectivos y por tal razón, susceptibles de ser amparados, así:

*“ARTICULO 4. DERECHOS E INTERESES COLECTIVOS. Son derechos e intereses colectivos, entre otros, los relacionados con:*

*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;***
  - i) *La libre competencia económica;*
  - j) *El acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna;***
- (...)"

En armonía, en el artículo 44 de la Ley 1437 de 2011, se contempló frente a la acción popular, también denominada medio de control de protección de los derechos e intereses colectivos:

**“ARTÍCULO 144. PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS E INTERESES COLECTIVOS.** *Cualquier persona puede demandar la protección de los derechos e intereses colectivos para lo cual podrá pedir que se adopten las medidas necesarias con el fin de evitar el daño contingente, hacer cesar el peligro, la amenaza, la vulneración o agravio sobre los mismos, o restituir las cosas a su estado anterior cuando fuere posible.*

*Cuando la vulneración de los derechos e intereses colectivos provenga de la actividad de una entidad pública, podrá demandarse su protección, inclusive cuando la conducta vulnerante sea un acto administrativo o un contrato, sin que en uno u otro evento, pueda el juez anular el acto o el contrato, sin perjuicio de que pueda adoptar las medidas que sean necesarias para hacer cesar la amenaza o vulneración de los derechos colectivos.*

*Antes de presentar la demanda para la protección de los derechos e intereses colectivos, el demandante debe solicitar a la autoridad o al particular en ejercicio de funciones administrativas que adopte las medidas necesarias de protección del derecho o interés colectivo amenazado o violado. Si la autoridad no atiende dicha reclamación dentro de los quince (15) días siguientes a la presentación de la solicitud o se niega a ello, podrá acudir ante el juez. Excepcionalmente, se podrá prescindir de este requisito, cuando exista inminente peligro de ocurrir un perjuicio irremediable en contra de los derechos e intereses colectivos, situación que deberá sustentarse en la demanda”.*

En ese orden, revisada la regulación propia de la acción popular como medio para la protección de los derechos e intereses colectivos, corresponde estudiar puntualmente sobre los derechos que la parte accionante reputa como vulnerados.

## **9.2. DERECHOS COLECTIVOS OBJETO DE VIOLACIÓN**

En atención a los hechos señalados en el escrito demanda, la parte accionante considera que la entidad demandada lesiona los derechos colectivos a i) goce al espacio público y la utilización y la defensa de los bienes de uso público, ii) la seguridad y salubridad públicas, iii) el acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública, iv). el acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna, incorporados textualmente en los literales a, g, h y j del artículo 4 de la Ley 472 de 1998.

### **9.2.1 El derecho de goce al espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público**

En el artículo 82 constitucional se contempló lo siguiente: *“Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular”*.

Sobre esa base, el espacio público se define como:

*“Artículo 2.-El espacio público es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes”<sup>1</sup>.*

En el Decreto 1504 de 1998, artículo 3, se estableció que dentro del espacio público se incluyen los bienes inmuebles de dominio público destinado al uso o disfrute colectivo, y, según el artículo 5 ibidem, aquel está integrado por, entre otros, elementos constitutivos artificiales o contruidos, dentro de los que se encuentran las áreas integrantes de los sistemas de circulación peatonal y vehicular.

Ahora, este deber estatal de protección del espacio público, que implica el derecho al goce del mismo, según ha resaltado el Consejo de Estado<sup>2</sup> con base en la normativa constitucional, sobre lo cual se ampliará más adelante, recae directamente en los alcaldes *“por ser ellos quienes deben hacer cumplir la Constitución, la ley, los decretos del Gobierno, las ordenanzas, y los acuerdos del Concejo”*.

### **9.2.2 De la seguridad y la salubridad pública**

Para hablar sobre el derecho colectivo a la seguridad y la salubridad pública, el Consejo de Estado<sup>3</sup> hace referencia al artículo 366 constitucional que consagra:

*“El bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del Estado. Será objetivo fundamental de su actividad la solución de las necesidades insatisfechas de salud, de educación, de saneamiento ambiental y de agua potable.*

*Para tales efectos, en los planes y presupuestos de la Nación y de las entidades territoriales, el gasto público social tendrá prioridad sobre cualquier otra asignación”*.

Según tal Corporación, este derecho se relaciona con otros derechos como el derecho a la vida y a la dignidad humana o la libertad, pues *“la importancia de la salud de las personas y de una adecuada gestión de su entorno son aspectos esenciales para la efectividad”* de esos otros derechos y por cuanto el derecho colectivo en mención también tiene como objetivo, bajo la premisa de que el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida son fines sociales del

<sup>1</sup> Decreto 1504 de 1998.

<sup>2</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, Sentencia de 6 de diciembre de 2007, radicación No. 80001233100020040000501.

<sup>3</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera Sentencia de 31 de julio de 2018, 13001-23-33-000-2011-00117-01(AP).

estado, según se acabó de ver, la solución de necesidades básicas insatisfechas no solo en materia de salud sino también, entre otros, de saneamiento ambiental y agua potable.

Entonces, se ha sostenido que el Estado, en protección del derecho a la seguridad y salubridad públicas, tiene la obligación de garantizar las condiciones mínimas para el desarrollo de la vida en comunidad; esas condiciones mínimas, desde el punto de vista de la seguridad, implican la prevención de delitos, contravenciones, accidentes naturales y calamidades humanas, y desde el punto de vista de la salubridad, la garantía de la salud de las personas y el control y manejo de situaciones sanitarias como la generación de focos de contaminación, epidemias u otros que puedan afectar la sanidad; sobre esto último, concretamente, según la jurisprudencia del Consejo de Estado, *“el derecho colectivo a la salubridad pública “se puede garantizar desde una perspectiva de abstención (negativa o de impedir una conducta) o de promoción (activa o de realización de un comportamiento) en aras de asegurar las condiciones esenciales de salud pública”, y desde una “actitud activa (actuaciones, reglamentos, contratos, etc.), como pasiva (omisión administrativa) de parte de las autoridades responsables de su guarda y realización efectiva”.*

### **9.2.3. El acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública.**

Sobre este derecho, el Consejo de Estado en sentencia de 18 de mayo de 2018, indicó:

*“De manera específica, sobre la relación de la salubridad pública con la infraestructura que debe garantizarse a la comunidad, ha sostenido esta Corporación:*

*El derecho colectivo invocado como vulnerado en la presente acción es el del acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública’. Es un servicio público a cargo del Estado cuya finalidad es disminuir la morbilidad, es decir, la proporción de personas que enferman en un sitio y tiempo determinado. Ahora bien, el derecho invocado hace alusión igualmente a la palabra ‘infraestructura’ la cual debe entenderse como un conjunto de elementos o servicios que se consideran necesarios para la creación y funcionamiento de una organización, en este caso, para la buena gestión de la salubridad pública. Por lo tanto, el acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública implica, entre otros aspectos, la posibilidad que tienen las personas de beneficiarse de los programas de salud preventivos, de rehabilitación y atención, buscando disminuir el número de personas enfermas en un lugar específico y en un espacio de tiempo determinado <sup>4</sup>.*

*Si se hace referencia al acceso, se colige, que la garantía de este derecho o interés colectivo se obtendrá a través de órdenes orientadas a garantizar el acceso a infraestructuras de servicios”.*

---

<sup>4</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Cuarta, sentencia de 14 de noviembre de 2002, radicación No. 25000-23-24-000-2002-0490-01(AP-533)

#### 9.2.4. Del acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna

Este derecho colectivo se deriva de varias disposiciones constitucionales, como el artículo 2 que consagra que uno de los fines esenciales del Estado es el servicio a la comunidad y la promoción de la prosperidad general, lo cual se logra, entre otras cosas, por medio de la adecuada prestación de los servicios públicos; así, en el artículo 365 del título XII, capítulo 5 de la Constitución, denominado “*De la finalidad social del Estado y de los servicios públicos*”, se dispone que el Estado debe asegurar la prestación eficiente de los servicios públicos a todos los habitantes del territorio nacional, ya sea de manera directa o indirecta, por comunidades organizadas o por particulares, debiendo también mantener la regulación, control y vigilancia de estos.

La efectiva prestación de los servicios públicos, siendo uno de los fines esenciales del Estado como se revisó, y siendo un derecho colectivo, está ligada a otros derechos, como la salud, la salubridad pública y la dignidad humana<sup>5</sup>; por esto, en caso de que uno de esos derechos se considere trasgredido en el marco de la prestación de los servicios públicos, se puede acudir a los mecanismos constitucionales y legales predispuestos, como la acción popular, también denominada medio de control de protección de derechos e intereses colectivos.

#### 9.2.5. Seguridad y prevención de desastres previsibles técnicamente

Acerca del contenido y alcance de este derecho, la Sección Primera del Consejo de Estado<sup>6</sup>, en sentencia de 26 de marzo de 2015, precisó:

*“Proclamado por el literal l) del artículo 4º 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 previsibles 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”<sup>7</sup>, 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*

<sup>5</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, Radicación número: 13001-23-33-000-2011-00117-01(AP), sentencia de 31 de julio de 2018.

<sup>6</sup> Consejo de Estado, Sección Primera, sentencia de 26 de marzo de 2015, radicación No. 15001-23-31-000-2011-00031-01.

<sup>7</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, sentencia de 23 de mayo de 2013, radicación No. 150012331000201001166 01.

*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 (artículo 2 de la Ley 472 de 1998).*

*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”<sup>8</sup>. 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 instaure 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”.*

### **9.3. Señalización, semaforización y seguridad vial-Responsabilidad de los municipios**

Al tenor de lo dispuesto en el artículo 82 de la Carta Política, es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

El espacio público es definido en el artículo 5° de la Ley 9ª de 1989, así:

*“(...) el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de las necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes.*

*Así, 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*

<sup>8</sup> Consejo de Estado, sección tercera, sentencia de 15 de julio de 2004, Expediente AP 1834; y Sección Primera, Sentencia de 28 de octubre de 2010, radicación. No. 2005-01449-01(AP).

*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.”*

Así las cosas, las vías constituyen espacio público, y en tal medida el Estado tiene la obligación de resguardar y preservar su uso común, debiendo, a nivel territorial municipal, asumir tal obligación con el objeto de garantizar la circulación peatonal libre y segura en la respectiva zona, obedeciendo la reglamentación.

De acuerdo con el artículo 11 de la Ley 105 de 1993<sup>9</sup>, el perímetro del transporte distrital y municipal **comprende las áreas urbanas**, suburbanas y rurales de los distritos territoriales indígenas de la respectiva jurisdicción; y, de conformidad con el artículo 17 ibidem, hacen parte de la infraestructura distrital municipal de transporte las vías urbanas, las suburbanas y aquellas que son propiedad del municipio.

En la Ley 769 de 2002<sup>10</sup> se definen las vías como toda “zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas o animales”<sup>11</sup>, siendo clasificadas<sup>12</sup> en vías principales, las que cuentan con prelación de tránsito, y las ordinarias, que están subordinadas a las vías principales.

Y de conformidad con lo ordenado en la misma ley, las autoridades y organismos de tránsito son:

**“Artículo 3.** Para los efectos de la presente Ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:

*El Ministro de Transporte*

**Los gobernadores y los Alcaldes**

*Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital*

*La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte*

*Los inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.*

*La Superintendencia General de Puertos y Transporte.*

*Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5 de este artículo,*

*Los Agentes de Tránsito y Transporte”.*

**“ARTÍCULO 6o. ORGANISMOS DE TRÁNSITO. Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción:**

*a) Los departamentos administrativos, institutos distritales y/o municipales de tránsito;*

*b) Los designados por la autoridad local única y exclusivamente en los municipios donde no hay autoridad de tránsito;*

***c) Las secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana de su respectivo municipio y los corregimientos;***

*d) Las secretarías distritales de tránsito dentro del área urbana de los distritos especiales;*

*e) Las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito”.*

<sup>9</sup> “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.”

<sup>10</sup> “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.

<sup>11</sup> Artículo 2, ibidem.

<sup>12</sup> Ibidem.

En el artículo 5 de la ley en cita<sup>13</sup> se contempla lo siguiente sobre la señalización vial, lo cual es aplicable a las vías urbanas que conforman la infraestructura de transporte a cargo de los municipios:

**“ARTÍCULO 5o. DEMARCACIÓN Y SEÑALIZACIÓN VIAL.** <Artículo modificado por el artículo 3 de la Ley 1383 de 2010. El nuevo texto es el siguiente:> El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor de 60 días posteriores a la sanción de esta ley, las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial y su aplicación y cumplimiento será responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción (...)”.

Igualmente, en el artículo 115 ibidem se establece que el Ministerio de Transporte diseñará y definirá las características de las señales de tránsito, su uso, ubicación y demás características, las cuales serán de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional, y se ordena puntualmente que **cada organismo de tránsito deberá responder en su jurisdicción por la instalación y mantenimiento de las señales que son necesarias para el adecuado control del tránsito.**

Sobre la colocación de las señales de tránsito, que son definidas como dispositivos físicos o marca especial<sup>14</sup>, se clasifican en preventivos, reglamentarios, informativos y transitorios<sup>15</sup> y cuya función es indicar la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías; se dispuso que es responsabilidad de las autoridades de tránsito en los perímetros urbanos<sup>16</sup>, quienes, además, podrán colocar reductores de velocidad o resaltos en las zonas que presenten alto riesgo de accidentalidad<sup>17</sup> y tienen la obligación de velar por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas<sup>18</sup>.

Las señales de tránsito, por orden del referenciado Código Nacional de Tránsito terrestre, tienen una jerarquía, teniendo el siguiente orden de prelación<sup>19</sup>:

*“-Señales y ordenes emitidas por los agentes de tránsito  
-Señales transitorias  
-Semáforos  
-Señales verticales  
-Señales horizontales demarcadas sobre la vía”.*

En cuanto a los semáforos, como señales para regular y ordenar el tránsito, se ordena la siguiente clasificación<sup>20</sup>: Control de vehículos, para peatones, especiales, de aproximación a cruces de transporte masivo, trenes y guardarrieles, direccionales, intermitentes y otros.

El Ministerio de Transporte, a través de la Resolución 0001885 de 2015, adoptó el Manual de Señalización Vial, con lo que se pretende contribuir al fortalecimiento de la seguridad vial y apoyar a las entidades responsables de la estructura vial y regulación del tránsito.

<sup>13</sup> Ley 769 de 2022.

<sup>14</sup> Artículo 2 ibidem.

<sup>15</sup> Artículo 110 ibidem.

<sup>16</sup> Parágrafo 1, artículo 110 ibidem.

<sup>17</sup> Artículo 120 ibidem.

<sup>18</sup> Artículo 7 ibidem.

<sup>19</sup> Artículo 111 ibidem.

<sup>20</sup> Artículo 117 ibidem.

En este manual, se regula la señalización vial, habiéndose dispuesto que en los programas de conservación de vías se debe incluir *“el reemplazo de dispositivos de señalización defectuosos, un mantenimiento rutinario de limpieza y lavado, y el retiro de aquellos que no cumplan con el objeto para el cual fueron instalados debido a que han cesado las condiciones que obligaron a su ubicación”*<sup>21</sup>.

Con respecto a las señales preventivas, cuyo propósito es advertir de los riesgos y su origen, así como de las situaciones imprevistas en la vías o zonas aledañas, con el fin de que los conductores tomen precaución<sup>22</sup>, se incluye la señal de zona escolar, a saber:

*“Esta señal advierte al conductor la posible presencia de escolares en la vía, debiendo ubicarse en las proximidades de establecimientos escolares. Sólo debe ser instalada en vías donde la velocidad máxima es menor o igual a 50 km/h. De lo contrario, la velocidad debe ser previamente reducida, modificando el diseño de la vía y colocando la señal reglamentaria VELOCIDAD MÁXIMA, (sección 3); sólo después de realizado lo anterior se puede instalar la señal ZONA ESCOLAR”*<sup>23</sup>.

También, se dispone que la señal de prevención de zona escolar debe complementarse con marcas y mensajes sobre el pavimento, últimas que hacen parte de la señalización horizontal, también conocidas como demarcaciones<sup>24</sup>.

Ahora, en el manual en revisión, se ordena que en las intersecciones de vías o cruces que presenten altos volúmenes de flujo vehicular se requiere de una señalización vertical o semaforización, lo cual también deberá ser complementado con demarcaciones en caso de las vías pavimentadas, que deberán definir los lugares por los que el peatón puede realizar el cruce; *“combinados todos estos elementos, se reduce la posibilidad de confusión por parte de todos los usuarios y se incrementa la eficiencia de las intersecciones”*<sup>25</sup>.

Frente a los reductores de velocidad, en el manual se establece que son de los dispositivos, el más coercitivo, que permite reducir uno de los principales factores que contribuyen al riesgo en la vía, el exceso de velocidad, pero advierte que estos deben implementarse en tramos y puntos críticos, previa comprobación de la necesidad y siempre que se haya implementado la señalización vertical y horizontal y esto no haya sido suficiente para disminuir las velocidades operativas de la vía<sup>26</sup>; así, en el manual adoptado, se dispone que los reductores de velocidad deben implementarse en unos lugares con ciertas condiciones, y no deben instalarse cuando se presentan las siguientes condiciones<sup>27</sup>:

- Vías urbanas principales (o de jerarquía superior) o calles que enlacen a estas
- Vías urbanas con volumen vehicular diario superior a 500 vehículos
- Vías urbanas cuyo porcentaje de vehículos pesados supere el 5%

---

<sup>21</sup> Artículo 1.8.3.

<sup>22</sup> Artículo 2.3.7.

<sup>23</sup> Artículo 2.3.8.

<sup>24</sup> Ibidem.

<sup>25</sup> Artículo 3.16.

<sup>26</sup> Artículo 5.8.

<sup>27</sup> Ibidem.

- Vías interurbanas, excepto en acceso para peajes, estaciones de peajes, a la llegada a puestos de control y sitios donde el estudio técnico de ingeniería lo recomienda por una situación especial.*
- Vía con pendientes superiores a 8%*

Y sobre la semaforización, en el manual se consagra que los semáforos son dispositivos útiles para el control y la seguridad de los vehículos y peatones<sup>28</sup>, y que se usan para las siguientes funciones<sup>29</sup>:

***“-Alternar periódicamente el tránsito de un flujo vehicular o peatonal para permitir el paso de otro flujo vehicular, a partir del reparto programado del tiempo entre los flujos concurrentes.***

*-Regular la velocidad de los vehículos para mantener la circulación continua a una velocidad constante en una vía con intersecciones semaforizadas continuas (sincronismo).*

*-Controlar la circulación por carriles.*

*-Minimizar el número y gravedad de algunos tipos de accidentes, principalmente los que implican colisiones perpendiculares.*

***-Proporcionar un ordenamiento y seguridad del tránsito”.***

Se puede esperar que los semáforos eliminen o reduzcan el número o gravedad de los siguientes tipos de accidentes, siempre que los conductores y peatones obedezcan la señal<sup>30</sup>:

*“-Aquellos que impliquen substancialmente conflictos o colisiones en ángulo recto, como los que ocurren entre vehículos en vías que se interceptan.*

*-Aquellos que impliquen conflictos entre vehículos que se mueven en línea recta y cruces de peatones.*

*-Aquellos entre vehículos que se mueven en línea recta y vehículos que cruzan a la izquierda viniendo en direcciones opuestas, si se otorga un intervalo de tiempo independiente durante el ciclo del semáforo para el movimiento de cruce a la izquierda.*

*-Aquellos que impliquen velocidad excesiva, en casos donde la coordinación del semáforo restrinja la velocidad hasta un valor razonable”.*

Dentro de los estudios del tránsito para la instalación de semáforos, se tiene en cuenta si en el lugar transitan niños, personas de la tercera edad o personas en condición de discapacidad, debido al tiempo de cruce que necesitan<sup>31</sup>, y son condiciones para justificar la instalación de esta señal vertical<sup>32</sup>: - Condición A: Volumen mínimo de vehículos, condición B: Interrupción del tránsito continuo, condición C: Volumen mínimo de peatones, condición D: Movimiento o circulación progresiva, condición E: Accidentes y condición F: Combinación de las condiciones anteriores.

---

<sup>28</sup> Artículo 7.1.1.

<sup>29</sup> Ibidem.

<sup>30</sup> Artículo 7.5.

<sup>31</sup> Artículo 7.5.1.

<sup>32</sup> Artículo 7.5.2.

## 10. DEL CASO CONCRETO

### 10.1. Hechos probados jurídicamente relevantes

HECHOS PROBADOS	MEDIO PROBATORIO
<p>1. El 30 de julio de 2021 el demandante suscribió petición radicada por vía electrónica ante el Municipio de Ibagué el 2 de agosto de 2021, mediante la cual realizó un requerimiento previo a iniciar la acción popular, informando sobre una problemática en el cruce de la calle 123 con carreras 9 y 5 respectiva a la falta de señalización de velocidad y demás de seguridad vial, previendo que es una zona escolar y no hay presencia de agentes de tránsito ni de la Policía Nacional.</p>	<p><b>Documental:</b> Copia de petición con radicación de 2 de agosto de 2023. (Archivo 003, Fls. 32-43).</p>
<p>2. El 12 de agosto de 2021 la alcaldía de Ibagué profirió el oficio No. 2430 con asunto “Requerimiento previo a instaurar acción popular”, mediante el cual le informa al señor Luis Yesid Villarraga Flórez, en atención a la petición de 30 de julio de 2021, que la instalación de dispositivos para la seguridad vial obedece a la realización de estudios de tránsito que incluye, entre otros, la medición del flujo vehicular, tipo de vehículos, características técnicas y dimensiones que se deben ajustar a lo estipulado en el Manual de señalización vial 2015 INVIAS, por lo que “se determinó la necesidad de realizar las actividades correspondientes para iniciar las observaciones y estudios necesarios para la instalación de dispositivos viales, señalización horizontal y vertical en el sector del cruce de la calle 123 y la carrera 9 como el cruce de la calle 123 con carrera 5 de esta ciudad, por lo cual la solicitud será inscrita dentro del inventario de necesidades de señalización de vías dentro del programa 2021”.</p>	<p><b>Documental:</b> Copia de oficio No. 2430 de 12 de agosto de 2021. (Archivo 003, Fl.29).</p>
<p>3. Mediante oficio 24.30-049161 la Secretaría de Movilidad de la alcaldía de Ibagué profirió memorando con asunto “<i>informe sobre señalización y demarcación vial en la calle 123 con carrera 9 avenida Ambala y con carrera 5</i>”, en el que se indica que se realizó inspección al corredor vial de esa zona y se concluyó que se cumplen con las recomendaciones y especificaciones de la Resolución 1885 de 17 de junio de 2015, y que ese sector viene siendo intervenido periódicamente en materia de señalización y demarcación vial, manifestándose que allí existe:</p> <p><b>En la intersección de la carrera 9 con calle 123:</b></p> <p>-Un reductor de velocidad tipo resalto construido en concreto asfáltico, en el acceso oriental a la intersección de la carrera 9 con calle 123 (subiendo), que está en buen estado de conservación y se tiene contemplado el mantenimiento de la demarcación vial con pintura amarilla antes de finalizar el presente año con cargo al contrato de señalización No. 1787 de 9 de julio de 2021.</p>	<p><b>Documental:</b> Copia de oficio 320 (Archivo 013, Fls. 18-24).</p>

<p>-Dos señales preventivas SP-25 PROXIMIDAD DE RESALTO en los accesos a la intersección por el corredor de la carrera 9.</p> <p>-En el acceso occidental (bajando) una señal reglamentaria de pedestal SR-30 VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA de treinta kilómetros por hora.</p> <p>-En el acceso occidental al cruce una señal aislada reglamentaria de pedestal SR-40 ZONA EXCLUSIVA DE PARADERO.</p> <p>-Por la calle 123 en el acceso sur una señal reglamentaria de pedestal SR-01 PARE.</p> <p>-Por la calle 123 en el acceso norte una señal reglamentaria de pedestal SR-18 PROHIBIDA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE CARGA-</p> <p>-Una señal preventiva SP-47 ZONA ESCOLAR en el sentido oriente-occidente (subiendo)</p> <p><b>En la intersección de la carrera 5 con calle 123:</b></p> <p>-Dos reductores de velocidad tipo bandas alertadoras construidas en concreto en los accesos oriental y occidental en la intersección subiendo y bajando.</p> <p>-En los accesos a la intersección por el corredor de la carrera 5ª dos señales preventivas SP-25 PROXIMIDAD DE RESALTO.</p> <p>-Dos señales reglamentarias SR-01 PARE en los accesos de la calle 123 que determinan la prelación vial, otorgándole prioridad al tránsito que circula por la carrera 5ª.</p> <p>-Señales complementarias de ciclorruta a lo largo de la Cra. 5ª.</p> <p>También se concluyó que se analizó de forma general las condiciones generales de movilidad de la intersección y se estableció que ocasionalmente hay dificultades de movilidad de algunos vehículos o de peatones y que en principio no se requiere de la instalación de un semáforo para mejorar la seguridad vial toda vez que, con la señalización existente, así como la demarcación integral de la intersección es suficiente y esta mantiene su demarcación de buen estado.</p>	
<p><b>4. Testimonio de Jonathan Alberto Santana Hernández (Accionante-Habitante del sector):</b></p> <p>Vive en la manzana j casa 5 de la urbanización San Pablo vía Salado con avenida Ambalá desde hace aproximadamente seis años y tiene un sobrino que cursa el grado primero de primaria, al que acompaña todos los días a pie hasta el colegio ubicado en la zona objeto de la acción popular, por lo que tiene conocimiento de que el cruce que se debe realizar allí es peligroso para los niños y para cualquier ciudadano.</p> <p>Manifestó que:</p> <p>-Hay dos cuadras desde donde reside hasta el colegio Comfatolima.</p> <p>-En la avenida Ambala se forman trancones grandes y a veces la gente por estar con afán no tiene en cuenta al peatón, lo cual también ocurre en la carrera quinta en donde los conductores no paran y por esto es demasiado riesgoso para los peatones atreverse a</p>	<p><b>Testimonial:</b> Audiencia de pruebas realizada el 24 de febrero de 2022. (Archivos 032 y 034).</p>

<p>cruzar, máxime si se trata de un niño que no tiene la capacidad de salir corriendo porque se asusta.</p> <p>-En la carrera quinta hay reductores de velocidad desgastados que están ubicados casi llegando al colegio y por allí los vehículos transitan “<i>como si nada</i>”; hay una cebra que no se ve porque está desgastada.</p> <p>-Del barrio El Salado hacia la plaza del Jardín hay señalización desgastada que no se respeta y allí no ha visto semáforos ni reductores de velocidad.</p> <p>-El peatón debe esperar hasta que algún vehículo pare o dé paso para poder cruzar.</p> <p>-En el cruce de la avenida Ambalá hacia la carrera quinta hay una intersección que comunica a la izquierda y a la derecha bajando y subiendo y allí es posible hacer la U, lo cual es riesgoso; no hay una señal de pare.</p> <p>-Anteriormente se evidenció un accidente de alto riesgo.</p> <p>-Entre la 12:30 y las 2:30 el flujo de vehículos es alto y su sobrino debe “<i>darse mañas</i>” para poder cruzar y llegar a su vivienda luego de la jornada escolar.</p> <p>-Considera que debería existir una señalización previa antes de llegar a la intersección para que los estudiantes tengan el tiempo de reaccionar oportunamente y debería ponerse un semáforo para poder contrarrestar tanto flujo vehicular.</p>	
<p><b>5.</b> Inspección judicial del 24 de febrero de 2022 al sector ubicado en los cruces de la calle 123 y la carrera 9ª o avenida Ambala y la Cra. 5ª del municipio de Ibagué:</p> <p>Se inició la inspección a las 11:53 a.m. en la calle 122 con Cra. 5ª de Ibagué con la presencia de la titular del Despacho, el accionante, el profesional universitario de la secretaría de movilidad, Miguel Eduardo Saavedra, y más adelante se contó con la presencia de la apoderada del Municipio de Ibagué y el contratista de la secretaría de movilidad, Cristian Camilo Ramírez; luego se avanzó a la calle 123 hacia la avenida Ambalá.</p> <p>Se observó lo siguiente:</p> <p>La Cra. 5. con calle 123 es una intersección, hay cruce de vehículos en varias direcciones: hay un carril bajando y un carril subiendo, estos pueden cruzar hacia la izquierda o hacer la U; por allí cruzan vehículos que vienen desde la avenida Ambala, los cuales pueden tomar el carril subiendo de la carrera quinta o el carril bajando de la misma carrera o continuar atravesando la calle 123 hacia el Colegio Comfatolima o el barrio Santa Ana.</p> <p>Según el profesional de la Secretaría de Movilidad y Tránsito en la calle 122 hacia la 123 con Cra. 5ª.</p>	<p><b>Inspección judicial:</b> Audiencia de pruebas realizada el 24 de febrero de 2022. (<i>Archivos 033 y 034</i>).</p>

estaba una señal de zona escolar, pero solo se observan restos de esa señal que no son si quiera identificables.

Pasando por el carril bajando desde la calle 122 con Cra. 5ª, antes de llegar al punto de la intersección en la calle 123, se observa una señal P11 (C) "Lomada" y más adelante se observan los resaltos a los que hace referencia, pero estos no están debidamente pintados y no son visibles a una distancia cercana a ellos; es posible saber que están allí porque se nota el cambio de movimiento de los vehículos cuando los cruzan, sin embargo parecen no significar un detenimiento prolongado de los carros que haga mayor diferencia para la oportunidad de cruce de los peatones, quienes deben estar pendientes, además de los vehículos que vienen girando desde la Avenida Ambala o que hacen la U desde el carril que va subiendo por la Cra. 5ª

En los carriles de la calle 123 con Cra. 5ª no existe cebrá para el cruce de peatones, hay unos mínimos rastros de pintura que apenas se logran ver desde una distancia muy cercana y sugieren que en algún momento correspondían a su demarcación.

En la intersección no hay ningún punto de referencia para que los vehículos puedan parar con el objeto de hacer ordenadamente los respectivos cruces.

Por la intersección, desde todas sus direcciones transitan motocicletas, vehículos particulares, buses de transporte público, taxis, camiones, volquetas, vehículos de transporte de concreto.

A esa hora el flujo vehicular es constante y va aumentando luego de las doce del mediodía.

La velocidad de los vehículos es constante, hacen pares cuando deben dejar pasar otro vehículo que se atraviesa desde otra dirección de la intersección.

El profesional universitario de la Secretaría de Movilidad indica que es entendible el flujo vehicular de ese momento porque es hora pico y que la señalización del piso debe ser realizada con pintura más resistente.

En la intersección se forma embotellamiento por la congestión de vehículos que giran hacia la izquierda en sentido de la Avenida Ambala y los que pretenden continuar por el carril bajando de la Cra. 5ª, dado que deben esperar el turno para aprovechar cuando puedan pasar.

Los peatones que se observan están pendientes para aprovechar y cruzar hacia el corredor que está al otro lado por el carril subiendo, cuando los carros estén detenidos por causa de la congestión vehicular que les impide pasar.

Los peatones cruzan en ocasiones haciendo zigzag esquivando los vehículos que están detenidos en la intersección por la congestión.

<p>En la calle 123 con Cra 5ª carril bajando hay mínimos rastros de pintura amarilla de lo que parece ser alguna señal de tránsito.</p> <p>Se observan niños con uniforme que cruzan corriendo la intersección.</p> <p>Se observa alto flujo de peatones que vienen desde la dirección el colegio Comfatolima hacia la intersección, en su mayoría son estudiantes con sus acompañantes.</p> <p>También cruzan la intersección mujeres con niños en coche.</p> <p>Los peatones aprovechan para cruzar cuando algún carro que va dirigido en la misma dirección de ellos, les permite bloquear el paso de los vehículos que vienen en otra dirección.</p> <p>Por la calle 123 entre Cra 5ª. y Avenida Ambalá, en el punto ubicado más cerca de la Cra. 5ª también hay rastros de lo que alguna vez fue un cruce peatonal tipo cebrá, mientras que en el extremo más cercano a la avenida Ambala se observa una cebrá demarcada y una señal de pare; en esa calle funcionan dos carriles en direcciones opuestas, una en dirección hacia la Cra.5ª y otra en dirección hacia la carrera 10.</p> <p>En la avenida Ambalá con calle 123 funcionan dos carriles que no están separados, uno subiendo y otro bajando.</p> <p>Por esa vía los vehículos que vienen bajando desde la calle 122 pueden continuar por el carril bajando o girar hacia la derecha en dirección a la Cra. 5ª</p> <p>Se observa que transitan varios estudiantes que vienen por la calle 123 desde la dirección de la Cra. 10 hacia la avenida Ambalá, del Instituto Educativo Central.</p> <p>Mantiene un flujo vehicular constante en todas las direcciones posibles que permite tomar esta vía; se observa que los vehículos se detienen cuando es necesario para no chocar con un vehículo que venga desde otra o hacia otra dirección.</p> <p>En el carril subiendo se observa un reductor de velocidad, mientras que en el carril bajando no se observa ningún reductor de velocidad cercano. En ambos carriles está demarcado el cruce peatonal.</p>	
<p>6. La Alcaldía de Ibagué elaboró un documento sin fecha denominado "<i>ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA SEMAFORIZACIÓN EN LA CALLE 123 EN LAS INTERSECCIONES CON LA CARRERA 8 (COLEGIO COMFATOLIMA) Y LA CARRERA 9 (AVENIDA AMBALA)</i>", suscrito por Fabián Alfonso Tinoco Camargo, <i>director operativo y control al tránsito</i>, en el que se indica que:</p> <p>Allí funcionan dos instituciones educativas, el colegio Comfatolima y la I.E. Central.</p>	<p><b>Documental:</b> "<i>ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA SEMAFORIZACIÓN EN LA CALLE 123 EN LAS INTERSECCIONES CON LA CARRERA 8 (COLEGIO COMFATOLIMA) Y LA CARRERA 9 (AVENIDA AMBALA)</i>". (Archivo 076)</p>

Si bien se han adelantado periódicamente actividades de señalización y demarcación vial, así como instalación de reductores de velocidad por los dos corredores comprometidos, algunos representantes sociales manifiestan que las medidas adoptadas parecen insuficientes y por eso la petición de implementar cruces controlados por amoblamiento semafórico.

Objetivo: Establecer la viabilidad técnica de semaforizar los cruces de la calle 123 con carrera 5 y avenida Ambalá en el sector de los barrios Santa Ana y San Pablo en Ibagué, a través de un análisis y revisión del Manual de Señalización Vial, capítulo 7.

La información se recolectó con la presencia de aforadores en tres periodos del día, tomando información en un día típico como en un día atípico.

Para determinar mayor demanda específico y sobre todo establecer comparación con las condiciones o requisitos del manual.

El día típico: en cuatro horas se superan 600 vehículos en la vía principal en ambos sentidos, no cumple en un 100% el requisito de volumen mínimo en cada una de las ocho horas de máxima demanda en un día representativo.

Interrupción al tránsito continuo: no se cumple el número mínimo de vehículos por la vía principal 900 y secundaria 100 sobre cada una de las ocho horas de máxima demanda del día representativo.

Volumen mínimo de peatones: 250 peatones por hora, el cruce de mayor volumen correspondiente a la vía principal no se cumple.

En la Cra 5. con calle 123 no se registran problemas de exceso de velocidad menos cuando en el cruce están instalados reductores de velocidad tipo bandas alertadoras.

El reporte oficial IPAT no cumple con los índices de accidentalidad.

No se supera el 80% de los valores indicados para la implementación de un cruce semaforizado.

## **10.2. Vulneración de los derechos colectivos invocados-Falta de señalización y semaforización en la Calle 123 con Cra. 5ª y Avenida Ambala**

Con base en la normatividad aludida, es claro que el Municipio de Ibagué tiene a su cargo la preservación de las vías de su perímetro, que hacen parte del espacio público y de la infraestructura municipal, y es entonces el encargado de garantizarle a los peatones y conductores, el tránsito y circulación seguros por tales vías, siendo el alcalde municipal, concretamente, una de las autoridades de tránsito que debe

responder por la instalación y mantenimiento de las señales de tránsito, y existiendo en la alcaldía uno de los organismos de tránsito, la Secretaría de Tránsito, Transporte y de la Movilidad, última que tiene la obligación de dar aplicación y cumplir con la reglamentación del Ministerio de Transporte sobre la señalización y demarcación vial.

Dicho lo anterior, debe resolverse el problema jurídico planteado, esto es determinar si los derechos colectivos invocados están siendo vulnerados por el Municipio de Ibagué, debido a que, como lo alega la parte demandante, en la intersección de la calle 123 con carrera 5 esquina y avenida Ambalá hace falta señalización y medidas para garantizar la seguridad vial, incluyendo la instalación de semáforos y/o reductores de velocidad.

En este orden de ideas, de acuerdo con las pruebas aportadas, en primer lugar, se tiene probado que en la calle 123 con Cra. 5ta no hay en ninguno de los puntos pertinentes demarcación de franja peatonal o cebrá, pues donde deberían observarse los cruces peatonales, se advierten solo mínimos restos de pintura blanca que ni siquiera forman ya la señal respectiva; así mismo, en la calle 123 entre la Cra. 5 y la Avenida Ambalá falta tal demarcación en la esquina más cercana a la Cra 5ª., presentándose la misma situación de los rastros casi totalmente borrados de dicha señalización.

También, es claro que, **a.** en la intersección de la calle 123 con Cra. 5, **b.** en la misma calle entre esa carrera y la Avenida Ambalá y **c.** en esta avenida con calle 123 hay alto flujo de peatones a la hora del medio día, que en gran parte son niños estudiantes y sus acompañantes, pues en esa zona están ubicados dos instituciones educativas, una más cercana a la Cra. 5 y otra más cercana a la Avenida Ambalá, y que ese flujo va aumentando después de las doce del mediodía, como también ocurre con el flujo de vehículos, como se observó el día de la inspección judicial. Por lo tanto, para el despacho es claro que en horas de la mañana, cuando ingresan a los centros educativos, y al ser una hora considerada como pico en el tráfico, se presenta la misma situación.

Igualmente, se evidencia que, debido a la falta de demarcación del cruce peatonal en la intersección de la Cra.5ª con Calle 123, sumado a que ni en esa calle ni en la avenida Ambalá ni en la Cra.5ª hay policía de tránsito, patrulleros escolares ni semáforos, los peatones, que, se recalca, son en gran parte estudiantes menores de edad, tienen dificultades para cruzar e incluso, se puede advertir que se exponen riesgosamente cuando atraviesan las vías, por donde transitan motocicletas, vehículos particulares, taxis, busetas y otros vehículos de gran tamaño como transportadoras de cemento, volquetas y camiones.

Lo anterior por cuanto, primero, en la intersección de la calle 123 con Cra. 5ª. transitan vehículos por todas las direcciones, tanto hacia otras calles bajando y como otras subiendo, y allí se permite a los vehículos diferentes maniobras para acceder a esas direcciones como girar desde la calle hacia la carrera en cualquiera de los sentidos y girar en la misma carrera desde un carril hacia otro; y, segundo, en la calle 123 con Avenida Ambalá, los vehículos pueden continuar subiendo o bajando por cada carril y pueden girar hacia la derecha en dirección de la carrera

quinta, así como también los vehículos que vienen desde la carrera décima pueden atravesarse para tomar el carril bajando de la avenida Ambalá o girar a la derecha para tomar el carril subiendo; todo lo cual ocasiona que los peatones en cada una de los puntos que deberían servir para su paso, deban estar pendientes simultáneamente de todas las direcciones que pueden tomar los vehículos y las maniobras que estos pueden hacer, para aprovechar el mínimo instante en que puedan cruzar la carrera corriendo, pues además de lo anterior, los vehículos no dan vía a los peatones, lo que se ampliará a continuación, estando probado además, que no existen resaltos o reductores que funcionen para detener los vehículos de tal manera que otorguen tiempo prudente para aun cruce seguro de los peatones.

La gran dificultad y riesgo de los peatones viene también del hecho de que los vehículos no ceden el paso conjuntamente al peatón para que pueda atravesar la carrera en un momento en que no transite ningún vehículo ni delante ni detrás suyo, así como tampoco lo ceden individualmente, según se observó el día de la inspección judicial y de acuerdo con el testimonio del señor Jonathan Alberto Santana Hernández, quien, como usuario de estas vías y habitante del sector, afirmó que tal situación es un hecho diario; esto implica que, como se observó al momento de realizar la inspección, dado que cada carril separado de la carrera quinta, el que va subiendo y va bajando, tiene a su vez dos carriles, el izquierdo y el derecho, es decir por el carril que baja y el que sube pueden transitar paralelamente dos vehículos, cuando un peatón cree que alcanza a cruzar hasta el separador ya sea desde el lado del carril subiendo o desde el lado del carril bajando, porque por el carril derecho viene un vehículo a una distancia que se lo permite, se arriesga a ser arrollado por algún vehículo que pudiera venir por el carril izquierdo, en caso de que por la cantidad de vehículos que por allí transita en la hora pico, incluyendo aquellos vehículos que vienen desde la Avenida Ambalá o desde el Colegio Comfatolima, no le haya sido posible ver y prever que otro vehículo iba a pasar por ese otro carril, lo cual obedece también a que por momentos en la intersección se genere embotellamiento o conglomeración visiblemente alta de vehículos que vienen de todas las direcciones, lo cual obstruye lo que sería la visión completa de tal intersección para el peatón, así como puede ocurrir con la visión del conductor respecto de algún peatón que vaya cruzando delante de un vehículo que transite hacia otra dirección o de otro automóvil, generándose de esta manera una vulneración concreta de los derechos colectivos de la comunidad de la ciudad de Ibagué, específicamente del sector de la calle 123 con carreras 5ta y Ambalá. .

Es decir que, en síntesis, hasta ahora no hay duda para el Despacho frente a la dificultad y riesgo para los peatones en el cruce de la intersección de la calle 123 con Cra. 5ª y la calle 123 con Avenida Ambalá, debido a que:

- i. Por allí circulan vehículos de pequeño y gran tamaño cuyo flujo va *in crescendo* a la hora del medio día y por lo tanto en todas las horas pico.
- ii. En algunos de los puntos no hay reductores de velocidad cercanos, y en donde hay resaltos, se observa que estos no hacen que los vehículos se detengan de tal manera que el peatón tenga tiempo para cruzar tranquilamente, sumado a que, mientras que los vehículos pasan los resaltos, se atraviesan por los puntos de cruce del peatón otros vehículos desde otras direcciones.

- iii. No hay demarcación del cruce peatonal en algunos puntos necesarios.
- iv. Los vehículos no disminuyen la velocidad al acercarse al cruce peatonal y no ceden el paso, sino que se detienen si hay otro vehículo que viene de otra dirección que les impide continuar; por ende, tal dificultad y riesgo proviene igualmente debido a las diferentes direcciones que los vehículos pueden tomar y las maniobras que pueden hacer para ello.
- v. No hay un mecanismo de tránsito que otorgue un espacio para el cruce seguro de los peatones, cuyo flujo aumenta en las horas pico, por ser la hora de salida y entrada de los estudiantes de los dos colegios aledaños.

Ahora, debe agregarse que frente al último punto, el aumento de peatones y de vehículos por la hora pico del medio día y el horario de los estudiantes, se infiere que ocurre hacia las 6:00 y 8:00 de la mañana y 5:00 de la tarde y 7:00 de la noche, pues constituyen otras horas pico de la ciudad y asimismo porque hacia las 6:00 p.m. es el horario de salida de los estudiantes en la jornada de la tarde de las instituciones educativas; por ello, y previendo que a esa última hora la luz del día empieza a bajar o ya ha bajado, se puede deducir igualmente que los riesgos y dificultades mencionados para los peatones e incluso la de los conductores de los vehículos puede incluso incrementar con respecto del medio día, debido a que al atardecer sería aún más difícil para los peatones entrever en qué momento se pueden cruzar las avenidas.

Revisado lo previo, se encuentra que dentro de esta acción se ordenó al Municipio de Ibagué que adelantara un estudio para evaluar la necesidad de semaforización en el sector, y luego de varios requerimientos y de dos trámites incidentales por desacato, se logró que la entidad accionada allegara un informe; según la conclusión de dicha documental, no se justifica la semaforización de la zona objeto de la acción popular por no cumplirse con unas circunstancias mínimas que se establecen en el Manual de Señalización Vial.

No obstante, para el Despacho no es suficiente dicho estudio para concluir que no es posible acceder a las pretensiones de la demanda en protección de los derechos colectivos invocados, toda vez que:

- I. Lo observado y evaluado en la inspección judicial, en concordancia con el testimonio recibido y el conocimiento del movimiento vehicular de la zona en cuestión, llevan a la conclusión de que actualmente hay un problema de seguridad y riesgo para los peatones que cruzan las vías concretas, y que dentro de tales peatones hay niños, es decir población que requiere de asistencia y mayor protección y consideración para el cruce, teniéndose que, incluso, dentro de los mismos hay infantes que por su estatura resultarían más difíciles de ser percatados por los conductores. Situación además que se presente para los conductores de los vehículos que transitan por el sector, como quiera que se genera una falta de movilidad que genera falta de movilidad y en diferentes oportunidades accidentes.

**II.** El informe presentado, que, se recalca, fue presentado por el Municipio de Ibagué de forma tardía y bajo múltiples requerimientos y amenaza de la sanción por desacato, pareciera que fue presentado precisamente por evitar otra sanción y que por esto se presentó sin el rigor que debería tener, pues revisado el mismo se tiene que:

-Ni el informe ni el estudio del que trata tienen fecha; se menciona que el estudio se realizó en un día típico y uno atípico, sin especificar qué días fueron, es decir para el Despacho no es claro cuándo se realizó.

-No se avizora que juiciosamente y a detalle: **a.** se hayan evaluado cuántos peatones o qué porcentaje son menores de edad o población que requiere asistencia o atención especial para el cruce ni el tiempo de cruce de los mismos<sup>33</sup>, aun cuándo es un hecho, con base en lo observado en la inspección judicial y el testimonio recibido, que los niños conforman gran parte de los peatones que transitan por la calle 123 con Cra. 5 y Avenida Ambalá, y **b.** se haya presentado un diagrama con la información completa de los accidentes registrados por lo menos durante un año con especificaciones de tipo, ubicación, sentido de circulación, consecuencias, hora, fecha y día de la semana<sup>34</sup>.

-El estudio no contiene un plano con la información a detalle del diseño físico, tipo de superficie de rodamiento, entradas y salidas de vehículos, postes y diferentes elementos de mobiliario urbano, demarcaciones del pavimento, iluminación de la calle, rutas de transporte público<sup>35</sup>.

**III.** De lo expresado y presentado por el Municipio de Ibagué dentro de esta acción, incluyendo el informe de la semaforización, se advierte que esta entidad dejó de lado el problema identificado, a todas luces evidente, frente a la seguridad del cruce para los peatones, pues no reconoce si quiera su existencia y por esto ni en tal informe ni en ningún otro documento presentó al menos otra propuesta para garantizar la seguridad de los peatones al momento de cruzar las vías.

Bajo esos supuestos, el despacho concluye que se están viendo vulnerados los derechos colectivos de goce al espacio público y utilización y defensa de los bienes de uso público, la seguridad y salubridad pública, al acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública y a la seguridad y prevención de desastres previsibles técnicamente, por parte del Municipio de Ibagué, con ocasión al riesgo al que en este momento se enfrenta la comunidad que transita por la calle 123 con Cra 5ª. y Avenida Ambalá, por falta de una señalización que permita un control adecuado del tránsito vehicular que garantice el tráfico seguro de los peatones, especialmente en las horas pico y los horarios de entrada y salida de las instituciones educativas del sector.

En consecuencia, debe emitirse una orden de amparo que se encaminará a que el Municipio de Ibagué realice la correspondiente semaforización en las intersecciones

---

<sup>33</sup> Artículo 7.5.1.

<sup>34</sup> Ibidem.

<sup>35</sup> Ibidem.

de la calle 123 con Cra. 5ª y Avenida Ambalá, teniendo en cuenta, adicionalmente a lo evaluado, que unas de las funciones de los semáforos es la alternación periódica del tránsito de un flujo vehicular o peatonal para permitir el paso de otro flujo y proporcionar un orden y seguridad al tránsito<sup>36</sup>; que no puede dejarse desamparada a la comunidad usuaria de ese espacio público puntual, permitiendo que continúe la negligencia de la autoridad de tránsito para verificar los riesgos y dificultades presentados en los cruces peatonales y vehiculares de la zona concreta y las opciones para mitigarlos.

Para la semaforización de las intersecciones, con el objeto de regular el tránsito de tal manera que permita un cruce seguro a los peatones y los vehículos, el Municipio de Ibagué deberá determinar si es necesario, además de los semáforos para el control de tránsito de vehículos que debe instalar, poner a funcionar en combinación semáforos para pasos peatonales, y deberá también realizar la demarcación de los cruces peatonales o cebras que están desgastadas y borradas por la falta de mantenimiento adecuado; y garantizar que en adelante, los semáforos se mantengan en buen estado y funcionamiento, igual que el resto de señales de tránsito de la zona concreta, incluyendo las demarcaciones de cruce peatonal y las señales de tránsito escolares.

## 11. RECAPITULACIÓN

Se pudo advertir la vulneración de los derechos colectivos referidos por la parte actora como vulnerados en la comunidad del Municipio de Ibagué, específicamente las personas que transita por la Calle 123 con Cra. 5 y Avenida Ambalá, pues en esta zona no se cuenta con señalización y medidas de control del tránsito vehicular que permitan a los peatones el tránsito seguro, especialmente en las horas de mayor flujo vehicular, pues en varios puntos no existe demarcación del cruce peatonal, no hay puente peatonal, no hay semaforización que otorgue oportunidades de cruce al peatón y a los vehículos de manera adecuada y coordinada, no hay reductores de velocidad cercanos en unos puntos, y en donde hay resaltos estos no hacen que los vehículos que transitan en varias direcciones se detengan de manera que se genere una mayor oportunidad y seguridad para que los peatones puedan cruzar, por lo que se considera necesario ordenarle al Municipio de Ibagué, como autoridad y organismo de tránsito, que se encargue de la respectiva semaforización y demás señalización que detengan la vulneración advertida.

## 12. COSTAS

La condena en costas se encuentra consagrada en el artículo 38 de la Ley 472 de 1998, sujeta a los gastos en que haya incurrido la parte vencedora y a cargo de la parte vencida.

Al respecto el Consejo de Estado ha señalado:

*“... la Sala tuvo la oportunidad de pronunciarse en sentencia de 25 de julio de 2013 en la que se consideró lo siguiente: Es preciso recordar que las costas constituyen la erogación económica que debe efectuar la parte vencida en un proceso judicial,*

---

<sup>36</sup> 7.1.1.

*y están conformadas tanto por las expensas como por las agencias en derecho. Las primeras corresponden a los gastos surgidos con ocasión del proceso y necesarios para su desarrollo, pero distintas al pago de apoderado, esto es, los impuestos de timbre, los honorarios de los auxiliares de la justicia, y en general todos los gastos surgidos en el curso de aquel. Por su parte, las agencias en derecho no son otra cosa que la compensación por los gastos de apoderamiento en que incurrió la parte vencedora que pueden fijarse sin que necesariamente hubiere mediado la intervención directa de un profesional del derecho... en sentencia de 11 de septiembre de 2003 y más recientemente en providencia del 25 de marzo de 2010 se pronunció en relación con la cuestión acá debatida. En esas decisiones se reiteró la aplicación de las reglas contenidas en el Código de Procedimiento Civil relativas a la condena en costas dentro de los procesos tramitados en ejercicio de la acción popular recalando que su reconocimiento requiere debida comprobación. Sobre el tema de las costas, se tiene que estas constituyen condena a la parte vencida en el proceso, las cuales se reconocen de manera objetiva de acuerdo con la reforma al Código de Procedimiento Civil (Ley 794 de 2003), en cuanto quien es vencido en juicio debe restablecer el equilibrio económico de quien se vio en la necesidad de acceder a la administración de justicia, siendo en principio gratuita, implica de todas maneras inversión en apoderados, agencias en derecho, costos de pruebas, publicaciones, gastos del proceso, etc...*<sup>37</sup>

En ese orden, como quiera que en el expediente no se encuentran acreditados gastos de la parte actora, que los escritos fueron presentados en papel común y que las pruebas decretadas no se practicaron a expensas de esta, no hay lugar a efectuar condena en costas.

En mérito de lo expuesto, el **JUZGADO SEXTO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE IBAGUÉ**, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

#### **RESUELVE**

**PRIMERO: AMPARAR** los derechos colectivos de goce al espacio público y utilización y defensa de los bienes de uso público, la seguridad y salubridad pública, al acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública y a la seguridad y prevención de desastres previsibles técnicamente de la comunidad de la ciudad de Ibagué, específicamente de quienes transitan por la Calle 123 con Cra. 5 y Avenida Ambalá, de acuerdo con lo estudiado en precedencia.

**SEGUNDO: ORDENAR** al Municipio de Ibagué que:

- A.** En el término de ocho (8) meses, siguientes a la ejecutoria de esta sentencia, **adelante** las gestiones técnicas, presupuestales, administrativas y demás que sean necesarias para que en dicho plazo **realice la semaforización para el control del tránsito vehicular en la zona de la Calle 123 con Cra 5ª y Avenida Ambalá, que garantice el tránsito seguro de los peatones y conductores** en los diferentes puntos destinados para los cruces, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de esta sentencia.

---

<sup>37</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, sentencia de 18 de febrero de 2016, radicación número: 17001-23-31-000-2012-00321-02(AP)

- B.** Determine técnicamente si es necesario instalar en la zona de la Calle 123 con Cra 5ª y Avenida Ambalá los semáforos de cruce peatonal para que funcionen en conjunto con los semáforos para el control del tránsito vehicular que debe instalar conforme se ordenó en literal precedente, para lo anterior se concede el término de los ochos (8) meses ya otorgados; y, en caso de que la determinación sea afirmativa, en el término de seis (6) meses siguientes, adelante las gestiones técnicas, presupuestales, administrativas y demás que sean necesarias para que en dicho plazo **instale en dicha zona los semáforos para el cruce peatonal**, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de esta sentencia.
- C.** En el término de dos (2) meses, siguientes a la ejecutoria de esta sentencia, **realice la adecuada demarcación de los cruces peatonales o cebras** que están desgastados o borrados en la zona de la Calle 123 con Cra 5ª y Avenida Ambalá, y, en adelante, mantenga en buen estado y funcionamiento estas y las demás señales de tránsito de la zona.
- D.** Luego de realizada la semaforización en la zona de la Calle 123 con Cra. 5ª y Avenida Ambala, y en el futuro, mantenga en buen estado y funcionamiento estas señales verticales de tránsito, especialmente la de zona escolar.

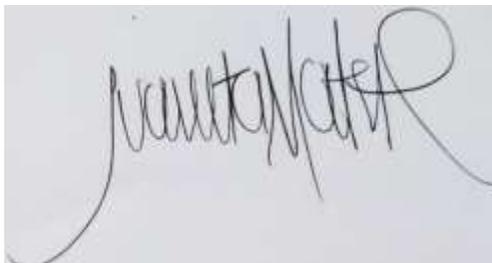
**TERCERO: SIN CODENA** en costas.

**CUARTO: CONFORMAR** para la verificación del cumplimiento de la sentencia un Comité integrado por representantes de la parte actora, del Municipio de Ibagué y del Ministerio Público, quienes deberán rendir informe a este Despacho cada tres (03) meses, detallando el avance de las órdenes dadas.

**QUINTO: NOTIFICAR** esta sentencia de conformidad con lo dispuesto en los artículos 203 y 205 de la Ley 1437 de 2011- C.P.A.C.A, modificado por la Ley 2080 de 2021.

**SEXTO:** Para los fines previstos en el artículo 80 de la Ley 472 de 1998, REMITIR al Defensor del Pueblo copia de la presente decisión

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**



**JUANITA DEL PILAR MATIZ CIFUENTES  
JUEZ**