

REPÚBLICA DE COLOMBIA



JUZGADO QUINTO ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE CALI

SENTENCIA No. 161

Santiago de Cali, octubre veintitrés (23) de dos mil dieciocho (2018).

Medio de Control	Nulidad y Restablecimiento del Derecho – Otros asuntos
Radicación	760013333005-2015-00246-00
Demandante	JESÚS HERNANDO CASTRO VALENCIA
Demandado	MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
Juez	CARLOS ENRIQUE PALACIOS ÁLVAREZ

Profiere el Despacho sentencia de primera instancia dentro del medio de control de nulidad y restablecimiento del derecho, instaurado a través de apoderado judicial, por parte de JESÚS HERNANDO CASTRO VALENCIA, en contra del Municipio de SANTIAGO DE CALI.

1. DECLARACIONES Y CONDENAS

- 1.1. DECLARAR la nulidad del Decreto 4110.20.00106 de marzo 13 de 2015, por medio de los cuales se toman medidas para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos particulares y de servicio público colectivo urbano de pasajeros en las vías del Municipio de SANTIAGODE CALI para el año 2015, publicado en Boletín Oficial No. 035 de marzo 13 de 2015, vigente 4 meses después de su publicación.
- 1.2. A título de restablecimiento del derecho, resarcir perjuicios por valor de \$88.195.000 y honorarios de abogado en un 30 % del valor reclamado.

También fue objeto de demanda de nulidad y restablecimiento del derecho, el Decreto 4110.20.0928 de diciembre 31 de 2014, pero frente a tal acto

administrativo se declaró la caducidad de la acción en audiencia inicial celebrada el 6 de junio de 2018¹.

2. HECHOS DE LA DEMANDA

A manera de resumen, tenemos lo siguiente:

El Decreto 4110.20.00106 de marzo 13 de 2015, por medio del cual se toman medidas para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos de servicio público colectivo urbano de pasajeros en las vías del Municipio de SANTIAGO DE CALI durante el año 2015, afecta a 15 empresas habilitadas al momento de presentar la demanda para prestar el servicio citado, las cuales son enunciadas en el hecho cuarto de la demanda, sin considerar que la norma atacada se soportó en estudio técnico realizado durante el año 2003, el cual a su vez fue entregado durante el año 2005, es decir 10 a 12 años atrás, sin tener presente la realidad del momento, no obstante a través del acto acusado se ordena la cancelación de permisos de las empresas de transporte colectivo urbano de pasajeros, para evitar la dualidad de rutas en sectores donde transitaría el SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO MIO.

Ante la situación la Personería de CALI, solicitó se allegara el estudio técnico que justificaba la medida impuesta así como la de pico y placa allí regulada, sin que hasta la fecha se tenga evidencia en tal sentido y que lo que la Administración ha debido realizar era desviar o modificar las rutas que transitaban en sectores próximos a la ruta del MIO, ante lo cual considera falsa la motivación del acto acusado, tema que considera probado con estudio realizado por LOGITRANS S. A. Y MOVILIDAD SOSTENIBLE S.A., que recomendó realizar la reestructuración o modificación de rutas previo estudio en dicho sentido.

Lo hecho en realidad es un plan de desmonte de rutas e implementación del pico y placa para evadir responsabilidad en la elaboración del estudio, soportado en ausencia de paralelismo que no se analiza en debida forma, sin competencia en

¹ Folios 263 al 268 y cd a folio 276

temas de transporte masivo, que afectan situaciones de carácter particular y concreto y si solo se mencionan a 5 empresas que cubren rutas paralelas sin ser especificadas, no es explicable que el pico y placa se aplique a todas las empresas que cubren diferentes rutas en la ciudad, violando el debido proceso y desatendiendo la recomendación de modificar las rutas de transporte colectivo público existentes. Lo anterior restringe el patrimonio de las empresas y propietarios afectados, así como el servicio que se debe prestar a la comunidad.

3. NORMAS VIOLADAS Y CONCEPTO DE VIOLACIÓN

La demanda insiste en considerar los supuestos fácticos de la demanda, como temas que estima son violatorios de la normatividad y en tal sentido expresa que la ausencia de estudios; la falsa motivación derivada del paralelismo de rutas que únicamente ameritaba modificación de rutas y no la supresión y respecto de 5 empresas no de la totalidad de las empresas sin que formara parte del acto administrativo el recorrido de la ruta respectiva; la falta de competencia de la alcaldía en la temática de operatividad de los sistemas de transporte masivo; por afectar a terceros debía adelantarse el trámite respectivo y por ende hay violación del derecho al debido proceso.

Con fundamento en tales supuestos fácticos, invoca como transgredidos los artículos 11, 24, 119, 298, 300 numerales 1 y 2, 311, 313 numeral 1 y 7, 365 de la Carta Política; 27, 28, 30 parágrafo 1, 6, 32 y 34 del Decreto 170 de 2001; jurisprudencia de la Corte Constitucional y del Consejo de Estado que transcribe por apartes; la relación de empresas afectadas; Ley 86 de 1989; Ley 310 de 1996 artículo 2 numerales 1 al 6; Ley 336 de 1996 artículo 86; Decreto 3109 de 1997, artículos 5, 18; Ley 489 de 1998, artículos 2 parágrafo, 11 numeral 2; Resolución 014667 de enero 10 de 2002 artículo 1; Ley 769 de 2002 artículos 1 y 2.

Lo anterior ya que con fundamento en la gradualidad de las fases requeridas para impulsar el SITP MIO, establecidas como garantía de la defensa de los ciudadanos y so pretexto de la discrecionalidad administrativa, se expiden actos administrativos que omiten procedimientos y desconocen el derecho a defensa y las posibilidades de aportar pruebas y de ejercer el derecho de contradicción; por ausencia de notificación y de posibilidades de instaurar los respectivos recursos en vía gubernativa, situación considerada violatoria del debido proceso.

4. CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

La Alcaldía de Santiago de Cali, refiere que la argumentación planteada en la demanda no afecta el impulso de medida de pico y placa y cita disposiciones del Decreto 170 de 2001 (artículos 24, 25, 26, 27, 28, 30, 32, 34) y del Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002, artículos 3, 6 y 119), que facultan a la ciudad para impulsar este tipo de medidas y que se considera forman parte de la motivación del acto acusado, incluyendo las razones del paralelismo aducido como evidencia para suprimir rutas paralelas al SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO MIO y cita jurisprudencia del Consejo de Estado para afirmar la competencia que le asiste en la materia al Alcalde Municipal, con sustento en los artículos 314 y 315 numerales 1, 2 y 3 de la Carta y el carácter general de la normatividad expedida, que no solamente se soporta en el paralelismo aducido en la demanda.

En términos similares se refiere en su contestación de demanda la empresa QBE SEGUROS, al precisar los fundamentos legales para expedir el acto acusado situación que es adicionada en cuanto a la ausencia de prueba del perjuicio invocado, enriquecimiento sin causa e innominada; la empresa AXA COLPATRIA y LA PREVISORA S. A. en cuanto las excepciones de inexistencia de daño o perjuicio moral y carencia de pruebas para condenar.

5. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

La partes demandante, demandada y llamadas en garantía, al exponer sus alegatos de conclusión, reiteran los argumentos planteados en la demanda y contestación de demanda.

El Ministerio Público, no conceptuó.

6. CONSIDERACIONES

6.1. PROBLEMA JURÍDICO

Conforme al acontecer procesal, para resolver de fondo el presente medio de control, y atendiendo la fijación del litigio hecha en la audiencia inicial, debe el Despacho determinar si es procedente declarar la nulidad del acto administrativo contenido en el Decreto 4110.020.00106 de marzo 13 de 2015, mediante el cual se toman medidas frente al servicio particular y público de pasajeros y el

restablecimiento del derecho como consecuencia de perjuicios que se afirma sufre el accionante y representa en \$88.195.000.

Es decir, se está reclamando la nulidad del acto acusado y la reparación de un daño determinado por la cifra que menciona la demanda y que un ciudadano en particular reclama.

6.2. RESOLUCIÓN DEL PROBLEMA JURÍDICO

El Despacho considera que según el texto de la demanda, no se individualiza ninguna de las disposiciones que contiene el Decreto 4110.20.00106 de marzo 13 de 2015 por la violación del orden jurídico que probablemente estén causando. Dicho acto administrativo ahora acusado de nulidad fue adoptado por la Alcaldía de SANTIAGO DE CALI, con el fin de tomar medidas para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos de servicio público colectivo urbano de pasajeros en las vías del Municipio de SANTIAGO DE CALI durante el año 2015.

Lo anterior significa que en principio la demanda que nos ocupa desde el punto de vista sustancial, no expone con claridad, especificidad, certeza, pertinencia y suficiencia, la argumentación que le sirve de base para aducir la nulidad del acto acusado.

Tanto la Ley como la jurisprudencia constitucional y contenciosa administrativa, han definido que para dar curso al estudio de fondo de una demanda nulidad, es preciso que los cargos recaigan directamente sobre el contenido de la disposición demandada, a partir de los posibles efectos e implicaciones que según ellos podrían derivarse de la misma. El efecto de no invocar la norma transgredida consiste en afirmar que la acusación no formula un verdadero cargo de ilegalidad.

El libelo no expresa, con algún grado de claridad y precisión, los motivos o razones por los cuales las normas que conforman el acto acusado identificando claramente el término de comparación y, a su vez, que se señalen los motivos o razones por los cuales se considera que la supuesta diferencia es ilegal, respaldando tal afirmación con verdaderos cargos de nulidad dirigidos a cuestionar directamente el fundamento de la medida.

El Consejo de Estado ha definido el medio de control de nulidad y restablecimiento del derecho, consagrado en el artículo 138 del CPACA, en los siguientes términos:²

*“(...) es el mecanismo de control de legalidad de los actos administrativos de contenido particular que por vía del derecho de acción permite «restablecer», a través de la sentencia, **situaciones subjetivas afectadas por el acto ilegal.**³ Por ello, el restablecimiento del derecho por excelencia comprende aquellas órdenes tendientes a retrotraer la condición perdida o desconocida por el acto (...), reconociendo el derecho que debió ostentarse en anterior oportunidad, entre otras.*

“De acuerdo con lo dicho, la orden estimatoria⁴ que profiere el juez administrativo dentro de un juicio de nulidad y restablecimiento del derecho, tiene efectos ex – tunc, es decir que su impacto se verifica aún sobre situaciones jurídicas que con el paso del tiempo se consolidaron de determinada forma, para retrotraerlas al estado inicial que en derecho debió corresponder (...)

*“Ahora, conforme con los artículos 138 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y 85 del anterior Código Contencioso Administrativo, **toda persona que se crea lesionada en un derecho subjetivo amparado en una norma jurídica,**⁵ podrá pedir que se declare la nulidad del acto administrativo y se le restablezca el derecho; **también podrá solicitar que se le repare el daño.** Así, conforme al sentido literal de las normas, se tiene que una cosa es restablecer el derecho y otra reparar el daño (...)*”

La demanda no precisa porqué causa específica y razonada contra la norma expedida, se consideran afectados los derechos del demandante y en qué medida se deben hacer cargos a la disposición acusada por ser contraria al orden jurídico pre establecido.

En particular los cargos de falsa motivación, la mención de 5 empresas paralelas que se hizo extensiva a todas las empresas de transporte, la ausencia de aporte de las rutas paralelas, y la no modificación de rutas precisados en los cargos 2, 5, 6 y 7 de la demanda, no especifican, qué normas se transgredieron con ocasión de la expedición del acto acusado, sino razones para restringir la circulación vehicular que no son compartidas por el accionante, lo cual no puede tener significación jurídica.

No obstante lo dicho, como en el libelo se plantean las siguientes razones genéricas para invocar el vicio de nulidad de la disposición expedida, que en conjunto plantea una restricción por horario y días de la semana a la circulación de vehículos de transporte público, dependiendo del número de terminación de la placa del vehículo; el deber de comunicar y sensibilizar la implementación de la medida y la imposición de multas o sanciones para los vehículos que no acaten la medida dispuesta⁶; se hará el análisis en dicho escenario genérico en la

² Sección Segunda, Subsección B, sentencia de julio 5 de 2018, C.P. Sandra Lisset Ibarra Vélez, radicación número: 760012333000201300598-01 (3720-17).

³ Negrilla y subraya fuera de texto

⁴ Desde la óptica del derecho procesal, es la sentencia que accede las súplicas de la demanda.

⁵ Negrilla y subraya fuera de texto

⁶ Folios 13 al 20

sentencia, con la salvedad anteriormente precisada sobre los cargos no especificados por norma presuntamente transgredida:

6.1.1. Ausencia de estudios, falsa motivación por cuanto el método pico y placa no puede subsanar factores estructurales y operacionales (paralelismo) relacionados con la implementación de sistemas de transporte masivo, falta de competencia de la Alcaldía

La demanda invoca como violados los artículos 27, 28, 30, 32 y 34 del Decreto 170 de 2001; 2 numeral 5 de la Ley 310 de 1996; 86 de la Ley 336 de 1996; Decreto 3109 de 1997 artículo 5; Ley 489 de 1998 artículo 2 parágrafo; 5 y 18 del Decreto 3509 de 1997; 1 y 2 de la Ley 769 de 2002; 298, 300 numerales 1 y 2, 311 y 313 numeral 1 de la Carta Política.

Inicialmente se debe aclarar que el Decreto 170 de 2001, considerado como violado en la demanda, fue expedido por el Gobierno Nacional, en ejercicio de las facultades constitucionales y legales reglamentarias, en especial las conferidas por el numeral 11 del Artículo 189 de la Constitución Política de Colombia, las leyes 105 de 1993, 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 y 336 de 1996 Estatuto Nacional del Transporte, que tuvo por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del Transporte Público Aéreo, Marítimo, Fluvial, Férreo, Masivo, Terrestre y su operación en el Territorio Nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan y el Código de Comercio.

La circunstancia de que el Decreto 170 de 2001, desarrolle el ejercicio de la potestad reglamentaria, mediante la expedición de los decretos, resoluciones y órdenes necesarios para la cumplida ejecución de las leyes, implica precisamente que su expedición y aplicación está sujeta al respeto por la regulación superior; es decir a las normas Constitucionales y legales que pretenda reglamentar, así como a las disposiciones de la misma jerarquía que se encuentren vigentes.

Precisamente, el artículo 1º del Decreto 170 de 2001, señala que dicha norma tiene como objeto, reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Colectivo Terrestre Automotor de Pasajeros del radio de acción

Metropolitano, Distrital y/o Municipal y la prestación por parte de estas, de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, **a las cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales.** (Negrilla y subraya fuera de texto).

El acto acusado, es expedido con fundamento en las facultades establecidas por el artículo 91 de la Ley 136 de 1994, modificado por la Ley 1551 de 2012, la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996 y el artículo 6 parágrafo 3 de la Ley 769 de 2002.

En virtud de la última norma en cita, que por ser posterior y especial en cuanto regula el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, rige en todo el territorio nacional y regula la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito; se considera que su aplicación es prevalente frente a cualquier disposición que se estime contraria a su espíritu. Como la última norma en cita, autoriza al alcalde expedir normas y medidas regulatorias del tránsito se considera no se ha producido la transgresión de las disposiciones correspondientes al Decreto 170 de 2001.

En lo que respecta a las normas que la demanda considera violatorias del Decreto 170 de 2001, se debe aclarar que están ubicadas en el capítulo de acceso a la prestación del servicio público de transporte, que solo se puede conferir mediante la expedición de un permiso o la celebración de un contrato de concesión o de operación suscrito por la autoridad competente, como resultado de un proceso licitatorio efectuado en las condiciones establecidas en la norma.

Se destaca además, que la continuidad de la prestación del servicio en las rutas y frecuencias autorizadas a las empresas de transporte con licencia de funcionamiento vigente a la fecha de expedición de la norma, estará sujeta a la obtención de la habilitación en los términos establecidos en el artículo 14 de la norma; y que el permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable y obliga a su beneficiario a cumplir las condiciones establecidas en el acto que las concedió.

Para tales efectos, se debe entender la necesidad del estudio que comprenda la demanda de movilización y determinada esa necesidad se debe adelantar el respectivo proceso de licitación y posterior adjudicación (artículos 27, 28 y 30 del Decreto 170 de 2001); así como la modificación de las rutas y frecuencias y la reestructuración del servicio (artículos 32 y 34 ibídem).

Lo anterior significa que el margen de influencia de las normas invocadas como transgredidas es restringido a la posibilidad de habilitar nuevas rutas a empresas interesadas en ello, partiendo del criterio de la demanda de servicios.

De otra parte, en el caso que nos ocupa, se invocaron como normas para expedir el acto administrativo ahora acusado, los artículos 2 y 3 de la Ley 105 de 1993 y 3 de la Ley 336 de 1996, referidos a la posibilidad de intervenir el transporte por parte del Estado y a la seguridad y calidad (comodidad y accesibilidad) del servicio requerido por parte de las personas y usuarios del servicio de transporte, como criterio orientador del sistema del sector transporte.

Además se precisa y reitera la posibilidad de intervención del sector transporte a través de los artículos 1, 3, 6 y 7 de la Ley 769 de 2002, por parte de los alcaldes municipales, sobre la base igualmente de seguridad, calidad, libre acceso y oportunidad, con fundamento en los cuales los alcaldes dentro de su jurisdicción están facultados para expedir normas y medidas necesarias para mejorar el ordenamiento del tránsito de vehículos por las vías públicas y la afectación del ambiente, con un carácter regulatorio y sancionatorio igualmente para quien infrinja las disposiciones.

Finalmente invoca las circunstancias de que las rutas 2 de Transportes COOMOEPAL; 4 de TRANSPORTES DECEPAZ; 5, 6 Y 2C de ERMITA; 4 de TRANSPORTES CAÑAVERAL; 1 de TRANSPORTES MONTEBELLO, se cruzan en varios sectores con la ruta de desplazamiento del SISTEMA DE TRANSPORTE MÍO.

De lo dicho se concluye que no es cierto el fundamento de demanda, con sustento en el cual se afirma la violación del Decreto 170 de 2001, artículos 27, 28, 30, 32 y 34, por cuanto las normas señaladas como violadas, se refieren al trámite para obtención y adjudicación de rutas a empresas de transporte y no al señalamiento de medidas que mejoren la circulación de vehículos y el ambiente de la ciudad.

De otra parte, aunque se diga en la motivación que la medida también se origina en la afectación de las empresas que tienen rutas que circulan en sectores que se cruzan con los sectores por los cuales también circula el SISTEMA DE TRANSPORTE MÍO (COOMOEPAL; TRANSPORTES DECEPAZ; ERMITA; TRANSPORTES MONTEBELLO y TRANSPORTES CAÑAVERAL), se trata de una particularidad que no suprime o impide la continuidad de circulación de la ruta por los sectores precisados, sino que se la incluye en la posibilidad general de restringir la circulación de vehículos, por las razones normativas precisadas igualmente en la motivación del acto acusado y sobre cuyo particular se aclara, no se hace ninguna referencia de análisis en el escrito contentivo de demanda, motivo por el cual las pretensiones serán objeto de rechazo.

Tampoco se puede considerar violada la norma de competencia, ya que de conformidad con los artículos 1, 3, 6 y 7 de la Ley 769 de 2002, se reitera, los alcaldes son autoridades de tránsito dentro de su jurisdicción y están facultados para expedir normas y medidas necesarias para mejorar el ordenamiento del tránsito de vehículos por las vías públicas y la afectación del ambiente, con un carácter regulatorio y sancionatorio igualmente para quien infrinja las disposiciones.

En tal sentido no se puede considerar que el acto acusado viole los artículos 2 numeral 5 de la Ley 310 de 1996; 86 de la Ley 336 de 1996; Decreto 3109 de 1997 artículo 5; Ley 489 de 1998 artículo 2 parágrafo; 5 y 18 del Decreto 3509 de 1997; 1 y 2 de la Ley 769 de 2002; 298, 300 numerales 1 y 2, 311 y 313 numeral 1 de la Carta Política, así como la Ley 86 de 1989 y por tanto las pretensiones deben ser negadas en tal sentido.

6.1.2. Violación del debido proceso por afectar derechos subjetivos sin adelantar trámite; si solo son 5 empresas las involucradas en las rutas, porqué se afecta pico y placa a todas

El debido proceso corresponde al deber del Estado de respetar la totalidad de los derechos que la ley le reconoce a un individuo. El artículo 29 de la Carta Política precisa al respecto:

“Artículo 29. El debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas. Nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio. En materia penal, la ley permisiva o favorable, aun cuando sea posterior, se aplicará de preferencia a la restrictiva o desfavorable. Toda persona se presume inocente mientras no se la haya declarado judicialmente culpable. Quien sea sindicado tiene derecho a la defensa y a la asistencia de un

abogado escogido por él, o de oficio, durante la investigación y el juzgamiento; a un debido proceso público sin dilaciones injustificadas; a presentar pruebas y a controvertir las que se alleguen en su contra; a impugnar la sentencia condenatoria, y a no ser juzgado dos veces por el mismo hecho. Es nula, de pleno derecho, la prueba obtenida con violación del debido proceso”

En tal sentido, la jurisprudencia de la Corte Constitucional ha precisado:

“(…) La jurisprudencia constitucional ha definido el derecho al debido proceso como el conjunto de garantías previstas en el ordenamiento jurídico, a través de las cuales se busca la protección del individuo incurso en una actuación judicial o administrativa, para que durante su trámite se respeten sus derechos y se logre la aplicación correcta de la justicia. Hacen parte de las garantías del debido proceso: (i) El derecho a la jurisdicción, que a su vez conlleva los derechos al libre e igualitario acceso a los jueces y autoridades administrativas, a obtener decisiones motivadas, a impugnar las decisiones ante autoridades de jerarquía superior, y al cumplimiento de lo decidido en el fallo; (ii) el derecho al juez natural, identificado como el funcionario con capacidad o aptitud legal para ejercer jurisdicción en determinado proceso o actuación, de acuerdo con la naturaleza de los hechos, la calidad de las personas y la división del trabajo establecida por la Constitución y la ley; (iii) El derecho a la defensa, entendido como el empleo de todos los medios legítimos y adecuados para ser oído y obtener una decisión favorable. De este derecho hacen parte, el derecho al tiempo y a los medios adecuados para la preparación de la defensa; los derechos a la asistencia de un abogado cuando sea necesario, a la igualdad ante la ley procesal, a la buena fe y a la lealtad de todas las demás personas que intervienen en el proceso; (iv) el derecho a un proceso público, desarrollado dentro de un tiempo razonable, lo cual exige que el proceso o la actuación no se vea sometido a dilaciones injustificadas o inexplicables; (v) el derecho a la independencia del juez, que solo es efectivo cuando los servidores públicos a los cuales confía la Constitución la tarea de administrar justicia, ejercen funciones separadas de aquellas atribuidas al ejecutivo y al legislativo y (vi) el derecho a la independencia e imparcialidad del juez o funcionario, quienes siempre deberán decidir con fundamento en los hechos, conforme a los imperativos del orden jurídico, sin designios anticipados ni prevenciones, presiones o influencias ilícitas⁷ (...)”

El Despacho reitera que el acto acusado en conjunto plantea una restricción general por horario y días de la semana, a la circulación de vehículos de transporte público, dependiendo del número de la placa del vehículo; también se incluye el deber de comunicar y sensibilizar la implementación de la medida y la imposición de multas o sanciones para los vehículos que no acaten la medida dispuesta⁸; todo lo cual corresponde en criterio del Juzgado al desarrollo de la facultad contenida en el Código Nacional de Tránsito artículos 1, 3, 6 y 7 (Ley 769 de 2002).

La circunstancia de que 5 empresas se crucen en sus rutas de circulación con el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MÍO, no es la única circunstancia que motiva la expedición del acto, sino que adicionalmente se invocan razones de calidad del servicio con sustento en criterios de seguridad, calidad, libre acceso y oportunidad, que comprende igualmente el mejoramiento del medio ambiente en la ciudad; temas que no son cuestionados en la demanda y que por tanto dado el nivel de abstracción tan reducido que plantea el libelo, no se puede afirmar dentro del caso que nos ocupa, que exista algún tipo de infracción del orden jurídico legalmente establecido.

⁷ Sentencia C 341 de 2014

⁸ Folios 13 al 20

De otra parte, en relación con el debido proceso, aunque el demandante precisa en la demanda, su afectación por el hecho de ser un transportador y con ocasión de la expedición de la medida de restricción de circulación, no es claro en precisar con sustento en qué factores o supuestos fácticos o jurídicos sufrió el perjuicio invocado o debió tramitarse un proceso especial por afectación de determinado derecho en particular, de manera tal que con sustento en la argumentación referida, la demanda no está llamada a prosperar.

No señala a cual empresa se encuentra afiliado su vehículo, cuál fue la afectación precisa que sufrió, ni porqué causa se origina el perjuicio invocado.

Aunque la demanda hace un balance de la necesidad de convocar a las 5 empresas afectadas por el cruce de rutas con el SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTE MÍO, para dar vía a la aplicación de los artículos 3 numeral 9, 34, 35, 36, 37, 38, 40, 42, 66 y siguientes de la Ley 1437 de 2011⁹, no refiere a qué empresa se produjo y porqué causa, determinado perjuicio económico.

Tampoco dice cómo y porqué se afectó el demandante y porqué actúa como tal; al margen de que su argumentación sobre la necesidad de notificar la actuación administrativa al particular, por virtud de los artículos 3 numeral 8 y 8 numeral 8 de la Ley 1437 de 2011 y el respectivo trámite de que tratan los artículos 35, 37, 38, 40, 42 ibídem, sea válida, no tiene aplicabilidad en el sub judice, en los términos expuestos, razón por la cual las pretensiones deben ser rechazadas.

6.1.3. Se mencionan las empresas, sin citar el recorrido de las supuestas rutas paralelas y debía haberse efectuado una modificación de rutas según los estudios realizados por Unión Temporal LOGITRANS Y MOVILIDAD SOSTENIBLE S. A.

Al igual que el tema de falsa motivación (numeral 2 del concepto de la violación)¹⁰, la alegación frente a tales temas comprende los numerales 5, 6 y 7 del concepto de la violación citado en la demanda; pero en ninguna de ellas se hace alusión a qué norma resulta violada y por las apreciaciones que se especifican en cada título antes transcritas, en armonía con la motivación para rechazar el resto de la argumentación planteada y analizada, el Despacho rechazará las pretensiones de nulidad allí precisadas, con sustento en la circunstancia de que se trata del

⁹ Confrontar folios 151, 152 y 153

¹⁰ Folios 138 al 140

ejercicio de atribuciones legales contenidas en los artículos 1, 3, 6 y 7 de la Ley 769 de 2002¹¹.

Corolario de lo anterior, resulta imperativo negar las pretensiones de la demanda.

10. COSTAS

Según lo dispuesto en el artículo 188 del CPACA, la sentencia siempre **dispondrá** sobre la condena en costas, pero su liquidación y ejecución, será atendida conforme a lo preceptúa el Código General del Proceso.

Ahora bien, el numeral 1° del artículo 365 ib.¹², entre otras cosas, establece que:

"(...) se condenará en costas a la parte vencida en el proceso (...)".

Así las cosas, el referido artículo 188 del CPACA ha sido objeto de análisis por parte del Consejo de Estado, Corporación que le otorgó la siguiente interpretación¹³:

*"(...) Si bien una lectura rápida de la disposición que antecede, podría llevar a la **errónea** interpretación de que la condena en costas debe imponerse en forma **objetiva**, es decir, de manera forzosa, automática e ineluctable en todos aquellos procesos contencioso administrativos en los cuales se ventile un interés de carácter individual o particular, **lo cierto es que cuando la norma utiliza la expresión "dispondrá", lo que en realidad está señalando es que el operador jurídico está llamado a pronunciarse en todos los casos sobre si es o no procedente proferir una condena en costas en contra de la parte que ha visto frustradas sus pretensiones procesales (...)"** (Se resalta).*

Es claro entonces, según lo expuesto, que el criterio para condenar en costas en esta jurisdicción no atiende un carácter objetivo, lo que quiere decir que no siempre ineludiblemente la parte vencida en la litis deberá ser condenada en costas, contrario a ello, corresponde al juez determinar la procedencia de tal condena; razón por la cual, el Despacho varía la posición objetiva que sobre este tema ha venido aplicando, para así acoger la postura del máximo órgano de cierre de esta jurisdicción en el entendido de implementar un criterio subjetivo respecto al estudio de condena en costas.

En punto al tema, es necesario traer a colación lo dispuesto en el numeral 8° del artículo 365 del C.G.P. que a la letra reza:

¹¹ Folios 156 al 159

¹² Aplicable por remisión expresa del artículo 306 de la ley 1437 de 2011.

¹³ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, sentencia del 16 de abril de 2015, C.P. Guillermo Vargas Ayala. Radicación número: 25000-23-24-000-2012-00446-01.

“ARTÍCULO 365. CONDENA EN COSTAS. En los procesos y en las actuaciones posteriores a aquellos en que haya controversia la condena en costas se sujetará a las siguientes reglas:

“(…) 8. Solo habrá lugar a costas cuando en el expediente aparezca que se causaron y en la medida de su comprobación.”

Así las cosas, atendiendo lo argumentado líneas arriba, concluye este juzgador que en el presente asunto no se probó la causación de costas que deban ser reconocidas en favor de la parte victoriosa de la litis, razón por la cual, el Despacho se abstendrá de emitir una condena en tal sentido.

En mérito de lo dicho, el Juzgado Quinto Administrativo del Circuito de Santiago de Cali, administrando justicia en nombre de la República de Colombia,

RESUELVE:

PRIMERO: NEGAR las pretensiones de la demanda, teniendo en cuenta lo expuesto en el presente proveído.

SEGUNDO: NO CONDENAR en costas en esta instancia, según lo expuesto en la parte motivada de proveído.

TERCERO: LIQUIDAR los gastos del proceso y **DEVOLVER** los remanentes si los hubiere.

CUARTO: Cumplido lo anterior, **ARCHIVAR** las diligencias, previas las anotaciones respectivas en el sistema Justicia Siglo XXI. De igual forma, se autoriza la expedición de las copias de esta sentencia en los términos del artículo 114 del Código General del Proceso.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE


CARLOS ENRIQUE PALACIOS ÁLVAREZ
Juez