

REPÚBLICA DE COLOMBIA
RAMA JUDICIAL



JUZGADO QUINTO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO
DE MANIZALES

Manizales, seis (06) de julio de dos mil veintitrés (2023).

A.I.543

RADICACIÓN	17001-33-39-005-2018-00365-00
CLASE:	INCIDENTE DE DESACATO - PROTECCION DE LOS DERECHOS E INTERESES COLECTIVOS.
ACCIONANTE:	MARÍA RUBIELA LOAIZA, LUIS EDUARDO SILVA QUINTERO, ARCESIO HOLGUÍN AGUDELO.
COADYUVANTE:	JULIÁN DAVID DUQUE NOREÑA
ACCIONADO:	MUNICIPIO DE MANIZALES –SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE.
ESTADO:	Nº. 097 DEL 07 DE JULIO DE 2023

Decide el Despacho sobre el INCIDENTE DE DESACATO de la referencia.

ANTECEDENTES

El 23 de enero de 2020, el Juzgado Quinto Administrativo del Circuito de Manizales profirió sentencia y resolvió lo siguiente:

PRIMERO: DECLÁRANSE infundada la excepción de *“Legitimación por pasiva en la acción popular”*, formulada por el MUNICIPIO DE MANIZALES.

SEGUNDO: DECLÁRASE responsable al MUNICIPIO DE MANIZALES de la vulneración de los derechos colectivos a *“El goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público”* y *“seguridad y prevención de desastres previsibles técnicamente”*, no así en relación con los derechos colectivos contenidos en literales a), b), c), e), f), g), h), i), j), k), m), y n), del artículo 4º de la Ley 472/98, conforme a lo expuesto en la parte considerativa.

TERCERO: ORDÉNASE al MUNICIPIO DE MANIZALES, que dentro del término de cuatro (4) meses contados a partir de la ejecutoria de esta providencia, realice los estudios técnicos necesarios: 1. *Sobre la viabilidad de la ubicación de los reductores (estoperoles, resaltos, o los que sean convenientes de acuerdo con el Manual de Señalización Vial Vigente);* y 2. *Estudio técnico detallado que indique la viabilidad de intervención de la ladera para construcción de andenes en el sitio mencionado*, tal como lo enunció en el Oficio SOPM 2460 GUV 18, de agosto 21 de 2018, en la carrera 42 entre calles 64H y 66ª -si ellos no existieren.

Realizado el estudio técnico en el que se incluya la propuesta de intervención, el Municipio de Manizales deberá ejecutar las obras allí determinadas, en un término máximo de seis (6) meses.

CUARTO: SE CONFORMARÁ un Comité de Verificación, el cual estará integrado por El Personero Municipal de la Ciudad de Manizales, quien lo

presidirá, y hará las funciones secretariales, el Alcalde del Municipio de Manizales o a quien este delegue, y la parte accionante.

Parágrafo: El Comité se reunirá previa citación que realice su presidente y deberá presentar informe a este Juzgado sobre el cumplimiento de lo acá ordenado. Por la Secretaría del Juzgado, **COMUNÍQUESELES** la designación.

QUINTO: Para los efectos del artículo 80 de la Ley 472 de 1998, por la Secretaría del Despacho, envíese copia del presente fallo a la Defensoría del Pueblo con destino al Registro Público de Acciones Populares y de Grupo.

SEXTO: CONDENAR EN COSTAS a cargo de la parte demandada, cuya liquidación y ejecución se hará en la forma dispuesta en el Código General del Proceso. Se fijan agencias en derecho, en la suma de un (01) salario mínimo legal mensual vigente, a favor de los señores **MARÍA RUBIELA LOAIZA, LUIS EDUARDO SILVA QUINTERO, ARCESIO HOLGUÍN AGUDELO, y JULIÁN DAVID DUQUE NOREÑA.**

SÉPTIMO: EJECUTORIADA esta providencia, archívense las diligencias, previas las anotaciones respectivas en el programa Justicia Siglo XXI.

A través de providencia emitida el 30 de octubre de 2020 el Tribunal Administrativo de Caldas y proveído del 11 de junio de 2021 revocó el ordinal 6° y confirmó en lo demás la providencia dictada por el Despacho.

EL ESCRITO DE INCIDENTE DE DESACATO

El accionante y coadyuvante allegaron escrito tendiente a promover el incidente de desacato contra el responsable del acatamiento de la orden dada.

TRÁMITE A LA SOLICITUD

1. En atención a lo anterior, se requirió al Personero del Municipio de Manizales, integrante del comité de verificación de la sentencia, para que informara al Juzgado el cumplimiento de la sentencia en mención (02AutoRequiereCumplimiento.pdf).
2. A través de oficio obrante en pdf05, el Personero puso en conocimiento la convocatoria al comité de verificación para el seguimiento del cumplimiento de la sentencia.

Con oficio aportado por el Personero Delegado Grado 03, aportaron el acta del comité de verificación realizada el 09 de agosto de 2022 (pdf 06 y 07), de cuya acta el Despacho se permite trasuntar: **“Por parte de la Personería Municipal puede advertirse que en el sector fueron pintadas señales de PARE que actualmente son ilegibles; así mismo la zona no cuenta con señalización vertical de ningún tipo.”** (ver, pág 3 pdf07)

3. A través de auto del 22 de agosto se corrió traslado a las partes del informe y los anexos aportados por la Agencia Pública.

Con oficio CEMAI del 1 de septiembre de 2022, la Personería Municipal de Manizales rindió informe de cumplimiento en los siguientes términos:

1. El día martes 09 de agosto del presente año se realizó el respectivo Comité de Verificación *In Situ*, esto con el fin de conocer el estado actual del estudio informe técnico Estudio de Ingeniería de Tránsito - ubicación de Pasos Peatonales y reductores de velocidad en el barrio Colinas en cumplimiento a la Sentencia No. 007 del 23 de enero de 2020, confirmada por la Sala 4a de decisión del Tribunal Administrativo de Caldas mediante Sentencia 63 del 30 de octubre de 2020.
2. Durante la diligencia se logró apreciar la falta de señalización tanto vertical como en el piso, motivo por el cual se requiere por ser un punto de alta congruencia de automotores. (*Ver registro Fotográfico*)
3. Así mismo, se logró apreciar durante la visita una obra la cual está en etapa de construcción motivo por el cual impide la visualización de estas señales de tránsito.

(...)

Registro Fotográfico.



Registro Fotografico Personeria de Manizales - Área de Contratación Estatal, Medio Ambiente e ingeniería CEMAI, denoteseel sitio en específico motivo de la Acción Popular Rad. 2018-00365.

4. La Secretaría de Obras Públicas del municipio, dio cuenta que, la zona está conformada por depósitos de rellenos antiguos no conformados técnicamente, es decir, rellenos antrópicos, producto de los movimientos de tierra efectuados en la zona con fines urbanísticos. El talud presenta cicatrices de deslizamientos antiguos que han afectado tanto la movilidad sobre la carrera 42 como la estabilidad de la vía sobre la carrera 41B.

Que el talud ha sido intervenido con obras para la mitigación del riesgo, conformadas por pantallas con anclajes activos, instalación de drenes sub horizontales, canal recolector de aguas en la base del talud, zanjas filtrantes, muro en gaviones para la reconfiguración del talud. Por lo cual, no se recomienda intervenir el talud en las zonas catalogadas como de Alto Riesgo y Amenaza por Deslizamiento con obras de Urbanismo.

Además dijo que, los niveles freáticos son altos, lo que se evidenciaba a través de los afloramientos de agua en superficie y es a causa de la existencia de un cauce intervenido. De acuerdo al Plan de Ordenamiento Territorial vigente (POT 2017-2031), el talud existente entre las calles 65H y 66A está clasificado en los planos de Amenaza y Riesgo por deslizamiento Urbano (U-4 y U-5 respectivamente) como riesgo Medio - Alto, predominando el alto.

Que dada la conformación geomorfológica del talud, esto es, rellenos, suelos residuales, y pendientes moderadas a fuertes conllevan a que las intervenciones que se realicen en la base del mismo para la construcción de andenes, generan un sobre empinamiento del talud, lo cual afecta la estabilidad de los mismos, requiriendo así, la construcción de obras de contención de gran envergadura (Como construcción de muros con cimentación profunda, anclajes activos, entre otros) para cumplir con los factores de seguridad y estabilidad de la zona. Por lo anterior, no se consideraba técnicamente viable intervenir la base del talud con la construcción de andenes, puesto que sobre el carril de descenso ya existe y es funcional.

Además dijo que, de ser necesario, para garantizar la movilidad y seguridad del peatón, puede intervenir la salida de la calle 65H a la carrera 42, hasta 15 metros de longitud, donde la altura de los taludes no supere los 4 metros; evitando que los cortes no generen taludes verticales, garantizando el manejo de aguas de escorrentía y la protección de los taludes frente a la acción directa de las lluvias y de ser necesario, implementar obras de contención (Muros, pantallas, anclajes).

Por lo expuesto, aludió que esa Secretaría realizaría la construcción de andén sobre la Carrera 42, iniciando en la Calle 65H, con una longitud aproximada de 15 metros, mediante el Contrato de Obra No. 2206070636, cuyo objeto es "MANTENIMIENTO Y REHABILITACION DE VIAS URBANAS, MEDIANTE LA REPARACION DE PAVIMENTOS Y PEATONALES EN LA COMUNA 9 - UNIVERSITARIA EN LA CIUDAD DE MANIZALES", Contratista Proyectos y Soluciones Ltda., el cual se adelanta actualmente.

5. Así mismo, la Secretaría de Movilidad allegó un informe técnico, en el cual se menciona que, de acuerdo a los desplazamientos identificados, se observa el comportamiento peatonal al momento de cruzar tanto la Antigua vía a Villamaría a la altura de la Calle 65H y en la Carrera 42 a la altura de la Calle 66ª, pudiendo concluirse que los transeúntes que tienen como destino las trayectorias identificadas cruzan los tramos viales en puntos con visibilidad prácticamente nula, lo que lo convierte en un punto con alto riesgo de accidente.

Que las condiciones topográficas hacen que el trazado de la vía presente un diseño sinuoso con pendientes que alcanzan hasta el 9%, la interacción flujo vehicular - flujo peatonal se dificulta aún más, dado el insuficiente espacio en la sección vial generada por la presión de los taludes adyacentes al borde oriental de la vía.

Se manifestó además que, si bien los registros de accidentalidad de la Secretaría de Movilidad no reportan atropellamiento de personas, al analizar la red peatonal del sector, se identifica una necesidad de establecer unos pasos seguros que garanticen la conectividad de los desplazamientos.

Que esos registros de accidentalidad son congruentes con la cantidad de peatones que cruzan el lugar, ya que el volumen peatonal es bastante bajo, no obstante es posible que esa cifra se dé por la ausencia del sendero peatonal o simplemente por las condiciones de confinamiento parcial que aún se está presentando.

Se refirió que, en la actualidad en dicha zona, no se cuenta con un cruce seguro cercano, el más próximo está cerca de la Carrera 65C aproximadamente a 110 metros del punto actual de cruce riesgoso, lo que para un peatón significaría un sobre recorrido de más de 250 metros, si su desplazamiento tiene como destino la zona de Atracción identificada.

Finalmente, se identificó la necesidad de un cruce peatonal sobre la conexión de la Carrera 42 con la glorieta los cámbulos, con el fin de garantizar la continuidad del desplazamiento peatonal sentido NS y viceversa sobre la Carrera 42 y la Antigua vía a Villamaría, sendero que garantizaría la continuidad de corredor peatonal en la zona de la problemática.

En cuanto a las CONDICIONES DE FLUJO VEHICULAR EN LA ZONA DE ESTUDIO, se identificó que, como característica específica, tanto la Antigua vía a Villamaría como la Carrera 42 presenta tránsito de vehículos de transporte público por lo que es común encontrar vehículos de gran dimensión en su paso por el área estudiada. El tramo más importante entre los dos ramales estudiados es el comprendido por la Carrera 42 desde la Calle 66ª hasta el empalme con la vía que conecta a la glorieta de los Cámbulos, donde se registra en la hora de máxima demanda 510 vehículos equivalentes, su distribución se podría considerar proporcional con un 53% y 47% en dirección NS y SN, respectivamente.

Por su parte, el tramo de la Antigua vía a Villamaría entre la Calle 65H y el empalme con la vía que conecta a la glorieta de los Cámbulos en la hora de máxima demanda se registran 276 vehículos equivalentes, su distribución es 67% sentido NS y 47% en SN.

En cuanto a la velocidad, se pudo identificar las siguientes características de operación: Tramo Antigua vía a Villamaría entre la Calle 65H y el empalme con la vía que conecta a la glorieta de los Cámbulos. En sentido Norte-Sur, a pesar que el tramo presenta una pendiente negativa, lo que indicaría el desarrollo de velocidades altas, en el trabajo de campo se pudo corroborar que si bien el promedio de velocidades es de 37 km/h, este valor es tolerable teniendo en cuenta que no hay señalización que restrinja este límite de velocidad. Los valores más altos de velocidad se registran especialmente por bicicletas y motocicletas, mientras que los automóviles y buses presentan una velocidad más moderada.

En sentido Sur Norte, debido a que el tramo presenta una pendiente positiva, se registran en promedio velocidades de 28 km/h acorde a la velocidad del tramo, en este sentido no se registra señalización restrictiva de velocidad.

El tramo presenta un trazado un poco más plano a comparación del anterior segmento se presentan pendientes hasta del 4.2%, el sentido Norte Sur presenta una velocidad un poco más alta debido a que se configura un trazado más recto con curvas y empalmes de radio grande, el promedio de velocidad para esta dirección es de 36.5 km/h mientras que el sentido Sur Norte presenta velocidades promedio de 30.6 km/h, apenas consistente pues en este sentido se presenta un tramo con sinuosidad superior.

Que de acuerdo al anterior análisis de variables de operación se procedería a evaluar de forma puntual la instalación de los elementos viales de señalización solicitados y como resultado a la identificación de las necesidades de movilización peatonal en el sector de los resultados de volúmenes, comportamientos de conducción, velocidades de operación, deseos de viaje y trayectorias de cruce, las variables que definen la viabilidad de instalación de senderos peatonales en la zona de estudio, estará determinada por dos variables la primera desde el punto de vista del diseño geométrico, la distancia de visibilidad de parada y la segunda las brechas vehiculares presentadas en el sector.

De esta manera, a partir de los resultados de las anteriores variables se evaluarían las pretensiones de los solicitantes en los siguientes términos:

La instalación de un paso peatonal cebreado con su refugio peatonal en el cruce de la calle 65H con la carrera 72 con andén en el costado izquierdo bajando. A pesar que se presenta un volumen significativamente bajo de peatones y de acuerdo al análisis de conectividad peatonal de la zona de estudio, se hace necesario establecer un sendero peatonal que garantice el cruce seguro, no obstante, no es posible la implementación de la cebrá, en la ubicación exacta propuesta por el peticionario, toda vez que en este punto no cuenta con la visibilidad apropiada que garantice la seguridad del cruce.

Realizando el cálculo de la distancia de visibilidad de parada, según la velocidad de marcha encontrada en el trabajo de campo, se establece que para el paso seguro, se tendrá que tener una distancia de 55.07 m bajando y 41.32 m subiendo, más el ancho de cebrá que según las dimensiones mínimas deberán tener una dimensión de 5.6 m, es decir, que para poder ubicar la cebrá, se tendrá que tener una línea total de visibilidad de 101.99 m desde el alineamiento del eje de la vía.

Que de esta manera, se procedió a evaluar si la longitud de vía cumplía con este parámetro y se encontró que la cebrá debería ubicarse aproximadamente a 32.35 m de la esquina de la salida vehicular de Carrera 41B.

Es de resaltar, que se da un concepto favorable de ubicación desde el punto de vista del tránsito, sin embargo, es indispensable que el estudio geotécnico defina si es posible realizar la intervención en la base del talud, para darle espacio al andén, teniendo en cuenta que, en la visita de campo, se identifica una serie de fallas geotécnicas que impedirían la ubicación del sendero peatonal en este punto.

Finalmente, con relación a los refugios peatonales, la norma establece que es de obligatoria instalación si la longitud de cruce excede los 8 metros, en este caso, no se requiere la implementación de una isla o refugio peatonal, toda vez que, el ancho de calzada asciende a los 7.3 metros, así mismo, se comprueba mediante el estudio de brechas vehiculares que los peatones podrían cruzar de manera segura de un extremo a otro en un solo tiempo, es decir, al calcular las brechas vehiculares se encontró que, para un lapso de tiempo de 10 minutos, un peatón tendría 112 oportunidades para cruzar la calle de forma segura, en tiempo esto correspondería al 86% (8.59 minutos) donde el peatón podría cruzar sin ningún problema.

Adicionalmente, el ancho de calzada no permite la implementación de la reducción de carril, teniendo en cuenta que en el tramo vial hacen tránsito vehículos de transporte público que requieren un espaciamiento mayor, por lo tanto, la implementación de estos dispositivos especiales impediría la circulación de manera segura por parte de los automotores.

El análisis de conectividad permitió establecer que los peatones que cruzan exactamente sobre la Calle 66^a, lo realizan porque su destino es el Terminal de Transporte o su zona circundante. Este comportamiento es comprensible para las prácticas de desplazamiento peatonal, ya que los usuarios de este modo evitan realizar sobre recorridos dado el desgaste físico que genera un recorrido mayor.

Que al realizar el análisis de distancia de visibilidad de parada, para el tramo donde se pretende instalar, se encuentra que no es posible la implementación de la cebra, ni en la ubicación exacta propuesta por el peticionario ni metros adelante hacia la glorieta de los Cábulos.

Según la velocidad de marcha encontrada en el trabajo de campo, se estableció que para el paso seguro, se tendría que tener una distancia de 58.37 m sentido NS y 37.32 m sentido SN, más el ancho de cebra que según las dimensiones mínimas deberán tener una dimensión de 5.6 m, es decir, que para poder ubicar la cebra, se tendrá que tener una línea total de visibilidad de 101.29 m desde el alineamiento del eje de la vía.

En cuanto a la *Instalación de un reductor de velocidad en la recta que está ubicada entre las calles 65H y 65G sobre la antigua vía a Villamaría. Instalación de un reductor de velocidad en la recta que está ubicada entre la calle 66B y 66^a sobre la antigua vía a Villamaría.* No son viables desde el punto de vista técnico y como solución

alternativa se propone la implementación de señalización restrictiva vertical y horizontal, para garantizar las condiciones de operatividad del tránsito.

En cuanto a *la instalación de reductores de velocidad*, se indicó que las condiciones de velocidad de operación no son altas a pesar de las condiciones físicas de pendiente y disposiciones del alineamiento horizontal, se encontró en general que toda el área de estudio maneja velocidades promedio de 33.3 km/h, velocidad de operación razonable en la interacción de los cruces peatonales propuestos, si se tiene en cuenta los requerimientos y características de los pasos peatonales definidos en el literal C, del numeral 6.1.2.2.2 Paso Cebra en Tramo de Vía, del Manual de Señalización vial: "Al proveerse un Paso Cebra la velocidad de operación en el lugar en que se proyecte su ubicación no debe ser superior a 50 km/h. Esto eventualmente puede requerir modificaciones del diseño de la vía y la instalación de la señal Vertical VELOCIDAD MÁXIMA (SR 30)"

Por otro lado, el mismo manual técnico establece que este tipo de dispositivos es capaz de reducir la velocidad promedio hasta a 30 km/h* por lo tanto, no se justificaría su instalación ya que la velocidad de operación actual es semejante a la velocidad que garantizaría la instalación de estos dispositivos especiales. Así mismo, existen otros aspectos que no validan la viabilidad de instalar estos elementos, entre ellos los registros de accidentalidad, que de por sí son muy bajos, y la ausencia de señalización restrictiva en el ramal de la Antigua vía a Villamaría, por lo que no se demostraría la efectividad de estas disposiciones viales.

Además se indicó que, se analizaron diferentes diseños de intersección, entre ellos alineamientos circulares como glorietas o turbo glorietas, sin embargo, debido a las condiciones de tráfico, volumen vehicular, distribución vial y especialmente condiciones topografías, la implementación de este tipo de intersección generaría una intervención civil mayor con el fin de nivelar la rasante del terreno, si se implementara este diseño, la diferencias de cotas generaría un riesgo de volcamiento dada la diferencia de nivel repentina. De esta manera, se recomendó el siguiente diseño de señalización para garantizar la fluidez y seguridad del tráfico.

Ilustración 6. Diseño de señalización intersección Carrera 42 con Antigua vía a Villamaría



Se aludió además que, en la visita de campo se pudo corroborar de igual forma que, la intersección presenta una problemática de sobreancho, dado que la isleta central presenta dimensiones menores que los anchos de calzada, por lo tanto, los conductores no interpretan las disposiciones viales dadas, ni el direccionamiento. Así mismo, el cruce prohibido de giro a la izquierda para los vehículos que suben de la glorieta de los Cámbulos a la Antigua vía de Villamaría, genera un riesgo inminente, la señalización se encuentra desgastada y es necesario la instalación de señales restrictivas y barreras físicas mediante dispositivos especiales como boyas y tachas.

Se dijo también que, ante estas circunstancias, los peatones que deseen movilizarse al Norte de la Calle 66ª deberán realizar el sobre recorrido hasta la cebrá ubicada en la Calle 66b de aproximadamente de 120 metros. Ante la imposibilidad de ubicar una nueva cebrá peatonal en el punto solicitado, es de destacar que el sendero peatonal ubicado sobre la Cale 66ª, se encuentra debidamente señalizado y demarcado.

De esta manera, se procedió a evaluar si la longitud de vía cumplía con este parámetro y se encontró que de acuerdo a las líneas máximas de visibilidad no era posible garantizar esta distancia, la máxima distancia posible es de 95.67 m rango que es bastante inferior, por lo tanto, no garantiza las condiciones seguras de cruce.

6. El coadyuvante en la acción, se pronunció indicando que, se evidenciaban varias falencias relacionadas tanto con los estudios realizados, como la instalación de diferentes dispositivos reductores de velocidad, lo anterior de la siguiente manera:

En lo que se menciona en el informe, en la página 4, sobre "Si bien los registros de accidentalidad de la Secretaría de Movilidad no reportan atropellamiento de personas..." (solo se registran de 2013 a 2020, 13 choques de los cuales 9 involucran solo daños materiales), estudios que se realizan sin la observancia de los verdaderos parámetros, ya que, como se evidencia dentro de acción popular, uno de los accionantes fue embestido por un vehículo para la fecha del diecinueve (19) de febrero del año 2019, registro que no fue tenido en cuenta para dicho informe y que de manera verbal se le puso en conocimiento a los profesionales de dicha entidad que asistieron a la audiencia y que adujeron desconocer tal situación, entonces, no entiende esta parte como realizan un informe sin siquiera tener en cuenta situaciones reales y que sucedieron en el transcurso de las etapas procesales de la presente acción popular y que no fueron tenidas en cuenta dentro de los registros a los que hacen alusión.

Dentro del mismo informe se aduce que, "...se identifica una necesidad de establecer unos pasos que garanticen la conectividad de los desplazamientos." y "...se identifica la necesidad de un cruce peatonal sobre la conexión de la Carrera 42 con la glorieta de los cámbulos, con el fin de garantizar la continuidad del desplazamiento peatonal sentido NS y viceversa sobre la Carrera 42 y la antigua vía a Villamaría, sendero que garantizaría la

continuidad de corredor peatonal en la zona de la problemática.”, lo anterior, no es entendible para los accionantes, que si bien la Secretaría de Movilidad del municipio afirma tal necesidad y lo prevé como hecho notorio, por qué no se han realizado las obras a las que se atañe como pretensión dentro de la acción popular, además, de que concuerda con lo que se establece en el Plan Nacional de Seguridad Vial, ya que en este documento se enfoca en la prevención de accidentalidad en materia de tránsito, donde se establecen parámetros para una Infraestructura Vial Segura, Velocidades Seguras y todo un desarrollo como Estrategia Nacional, teniendo en cuenta al peatón, ya que los estudios a los que el mencionado documento refiere, tiene establecido que, los peatones son los segundos actores viales más vulnerables en las vías, obteniendo como resultado de tales análisis lo siguiente: ... dejando entrever que las personas más afectada con los accidentes viales, son personas adultas mayores, tal y como se expuso en el escrito de la demanda, haciendo en este punto hincapié, que el señor Arcesio Holguín, accionante, tiene una edad aproximada de 84 años, y fue uno de los afectados por no tener el cruce peatonal en el lugar que es objeto de acción popular.

Aunado a lo anterior, adujo que, sorprende la apreciación que se realiza en el informe en mención, lo cual indica “Es de resaltar, que se da un concepto favorable de ubicación desde el punto de vista de tránsito, sin embargo, es indispensable que el estudio geotécnico defina si es posible realizar la intervención en la base del talud, para darle espacio al andén...” causa extrañeza lo manifestado, ya que la orden emitida dentro de la sentencia, le indica al Municipio de Manizales, en cabeza de su administrador, se realicen los estudios necesarios, esto incluye que las entidades que dependen de la mencionada administración, trabajen mancomunadamente y en conexidad, para tener un éxito en el planeamiento y ejecución de las obras, lo anterior, toda vez, que por parte de la Secretaría de Obras Públicas y a la fecha, ya realizó la obra de sendero peatonal en la base del talud al que se hace referencia en dicho informe, pero, negando realizar el paso cebreado por parte de la Secretaría de Movilidad.

En cuanto a los “refugios peatonales”, dijo que: si bien se solicitaron dentro de la acción popular, se debe indicar que, la Secretaría de Movilidad no puede resumir su estudio a la instalación exclusiva de estos, pues denota una carencia en la imaginación y puesta en marcha de técnicas que están establecidas en la normativa vigente, tal es el caso de uno de los funcionarios asistentes a la audiencia de verificación al cumplimiento, que solamente se remitió a que si no se puede instalar un refugio peatonal, no hay otra forma de velar por la seguridad de los peatones, sorprendiendo a los accionantes, ya que, como se indica en el inciso anterior, hay un “concepto favorable” para la demarcación peatonal y además, la instalación de señalización vertical que denota un cruce peatonal o al menos, la reducción de la velocidad, tal y como se establece en la normativa de tránsito (Código Nacional de Tránsito), con las existentes señales “PREVENTIVAS”, estas, para que cumplan su función.

De igual manera hizo mención en cuanto a lo referido en el informe técnico presentado por los funcionarios de la Secretaría de Movilidad, con respecto a la instalación de un reductor de velocidad, indicando que: “No son viables desde el punto de vista técnico...”, y a lo aunado en el informe presentado por el Ministerio Público el cual surgió de la audiencia de comité de verificación “ Referente a los reductores de velocidad, afirman que se realizó un estudio técnico para los reductores de velocidad; afirman no se

instalaron reductores porque no fue viable a la luz de los mentados estudios; por lo cual afirman que se realizaron demarcaciones de líneas de cebra”, cabe resaltar que, los reductores de velocidad a los que hacen mención, NO son los únicos dispositivos de los cuales se pueda hacer uso o instalación en el sector objeto de demanda, ya que, por parte de este servidor y sin ser profesional en la materia que concierne a dichos dispositivos, pude verificar la existencia de dispositivos llamados “TACHAS”, los cuales se han visto instalados en diferentes vías de la ciudad y prestan similares condiciones a un reductor de velocidad, considerando que son más pequeños y advirtiendo que posee en sus componentes unos dispositivos luminosos que puede indicar un paso con sentido limitado en cuanto al flujo vehicular o al menos, que haya reducción de la misma al acercarse a un cruce por el que pueden haber personas.

Otro punto que consideró importante de destacar, dentro del informe presentado por la Secretaría de Movilidad de Manizales, y que no se tuvo en cuenta, tiene que ver con las personas que posiblemente tengan algún tipo de discapacidad física, como lo es el caso del señor Gustavo, esposo de la señora María Rubiela Loaiza, accionante, ya que el señor es persona adulta mayor y para sus desplazamientos debe ayudarse con un bastón, por lo cual, consideró incoherente que el mismo informe, simplemente se remita a *“Ante las circunstancias, los peatones que deseen movilizarse al Norte de la Calle 66ª, deberán realizar el sobre recorrido hasta la cebra ubicada en la calle 66b de aproximadamente 120 metros...”*, lo anterior, sin prever que el recorrido se puede extender por muchos metros más, ya que, tomando de ejemplo al señor Gustavo, para asistir a una cita médica, debe desplazarse desde su casa ubicada en la Calle 66 con Carrera 41 y hasta el paradero de transporte público ubicado en la glorieta de los cámbulos, este recorrido lo debe realizar hasta la calle 66B con carrera 42D donde se ubica el cruce peatonal más próximo, o sea, cerca al polideportivo ubicado en el barrio Malabhar a 200 metros aproximadamente de su vivienda, de allí, debe recorrer un aproximado de 200 a 250 metros hasta llegar a la glorieta a la que se hace mención, aunado a esto, con ayuda de un bastón para poder caminar por sus propios medios y por un total aproximado de 450 metros de recorrido, contrario a lo esbozado anteriormente, si fuese del caso y se cumpliera a cabalidad con lo peticionado en la demanda, solamente debería hacer un recorrido desde su casa y hasta la glorieta en mención de un aproximado de 100 metros, procurando el derecho a la movilidad de las personas adultas mayores, con algún tipo de discapacidad, velando por la seguridad de los mismos y enmarcándose dentro de los principios de prevención y precaución para el peatón del que tanto se considera en los manuales y planes de seguridad vial, como se hace referencia en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031 Documento técnico de soporte, de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Que de lo que se describe en el informe presentado por el delegado del Ministerio Público, advierto que, en lo que se indica con respecto a *“...aducen que la zona requiere refugios peatonales y pasos...”*, se puede corregir que, por lo estrecho de la vía, se consideró que podría solamente ser señalizada por una cebra, tachas y señalética vertical en condición de preventivas. De lo anteriormente expuesto, concluye esta parte, con que no se ha dado cumplimiento a lo ordenado por el Despacho por parte de la Secretaría de Movilidad de Manizales, o al menos, con la puesta en marcha de ejecución de labores encaminadas a cesar el peligro, la amenaza y/o la vulneración sobre los derechos e intereses colectivos preceptuados dentro de la acción de la referencia.

Además refirió que, *De acuerdo al informe presentado por la Secretaría de Obras Públicas del municipio, se advierte, que ni esta parte, ni los accionantes, tuvo conocimiento previo del mismo, solo hasta que por petición del suscrito al Despacho, se obtuvo link de acceso a la totalidad del expediente de manera digital, es por esto que, se afirma que las obras a que hacen alusión, fueron llevadas a cabo y en su totalidad, tanto así, que para la fecha del nueve (9) de agosto del presente año en la realización de la audiencia de comité de verificación, se encontraban posiblemente a un 50% de ejecución, por lo anteriormente descrito me pronuncio a ello de la siguiente manera: — Si bien se ejecutaron las obras en debida forma, posterior a un estudio del terreno por parte de la Secretaría de Obras Públicas del municipio y que así como se le expresó en su momento (Audiencia Comité de Verificación) al Secretario de Obras Públicas el señor JAVIER MAURICIO GARCÍA CHIQUITO, no entiende esta parte, como puede esa dependencia culminar unas obras, sin tener presente que deben ser conexas a los estudios de la Secretaría de Movilidad, entonces, aduce el secretario el señor García Chiquito, que simplemente están dando cumplimiento a lo ordenado por el Despacho, quedando esta parte y los accionados, sorprendidos con dicha obra, ya que, si bien se puede transitar, perdura el peligro porque no hay una demarcación de cruce en la vía, y por respuesta de los profesionales en movilidad, no se va a realizar ninguna demarcación en el sitio. Se vislumbra de todo lo anterior, que no se ha tenido en cuenta por parte del Municipio de Manizales, lo que establece la Ley 1251 de 2008, artículo 17, numeral 3, literales e y g,*

En conclusión, es plausible indicar por esta parte, que no se ha dado cumplimiento a lo ordenado en la sentencia, ya que continúa claramente una vulneración a los derechos e intereses colectivos, los cuales se pretenden desde un principio, cesar con la presentación de la demanda.

AUTO DE APERTURA DE INCIDENTE DE DESACATO

Atendiendo que, no se vislumbró cumplido con lo ordenado en el fallo, mediante providencia del 27 de marzo de 2023, se dio apertura al incidente de desacato, corriéndose traslado al señor ALCALDE DEL MUNICIPIO DE MANIZALES, por el término de 03 días, para que se pronunciara sobre las razones por las cuales se presentaba el incumplimiento, expusiera sus argumentos de defensa, y acompañara y solicitara las pruebas que pretendía hacer valer.

Así mismo, se le requirió al municipio de Manizales, para que se pronunciara acerca de los siguientes puntos:

- a) Las razones por las cuales en el sitio objeto de controversia no se han instalado señales de tránsito verticales.*
- b) Las razones por las cuales en el sitio objeto de controversia no se han demarcado las señales de tránsito verticales en el piso.*

- c) *Deberá indicar si la misma cuenta con paso peatonal (debidamente demarcada) y si la misma cuenta con la señal de tránsito vertical.*
- d) *Deberá indicar las razones por las cuales no se ha instalado reductores de velocidad, atendiendo el alto flujo vehicular.*
- e) *Deberá informar cuantos accidentes de tránsito se han reportado entre el año 2022 y lo que lleva de 2023.*

PRONUNCIAMIENTO, LUEGO DEL AUTO DE APERTURA DE INCIDENTE DE DESACATO

1. La Secretaría de Movilidad del municipio de Manizales, indicó que: *En lo que compete a esta Secretaría, en el mes de febrero de 2021, se efectuó el referido estudio técnico, dentro del cual se concluyó que no era posible instalar en la vía reductores de velocidad o similares...*

a) Las razones por las cuales en el sitio objeto de controversia no se han instalado señales de tránsito verticales.

Desde la Secretaría de Movilidad se informa que en la Carrera 42 entre Calle 66A y 65H existía anteriormente una señal reglamentaria SR-30 VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA DE 30 KM/H en sentido sur - norte al costado derecho de la vía, igualmente se reforzó la condición restrictiva de velocidad en el sector con la instalación de una nueva señal reglamentaria SR-30 VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA DE 30 KM/H, se adjunta registro fotográfico.



Registro fotográfico señalización vertical en la Carrera 42 entre Calle 66A y 65H

De igual manera, a la altura de Carrera 42 con Calle 66C se ubican dos señales verticales, una señal vertical SP-46 ZONA DE PEATONES, y una señal SR-30 VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA DE 30 KM/H, que indican la proximidad al paso peatonal ubicado en la Carrera 42 con Calle 66A, que está conformado por un refugio peatonal y paso cebreado.



Registro fotográfico señalización vertical en la Carrera 42 con Calle 66C



Registro fotoaráfico paso peatonal Carrera 42 Calle 66ª

b) Las razones por las cuales en el sitio objeto de controversia no se han demarcado las señales de tránsito verticales en el piso.

La Secretaría de Movilidad se permite informar que mediante el contrato No. 2209301166. Que tenía por objeto “SEÑALIZACIÓN VIAL HORIZONTAL, VERTICAL, REDUCTORES DE VELOCIDAD, DISPOSITIVOS ESPECIALES Y ADECUACIONES DE ANDENES Y SEPARADORES EN DIFERENTES SITIOS DEL MUNICIPIO DE MANIZALES”, se realizó el día 11 de agosto de 2022 la instalación de la demarcación horizontal de la Carrera 42 entre Calle 66A y 65, posterior al comité de verificación in situ realizado el día 09 de agosto de 2022. se adjunta registro fotográfico del día que se realizó la intervención.



Además indicó que: *Luego de visita realizada el día 29 de marzo de 2023 al sitio en cuestión, se puede observar que la señalización instalada en la vigencia anterior se encuentra en perfecto estado, cumpliendo así con la demarcación horizontal solicitada en la acción popular. Se adjunta registro fotográfico e igualmente registro fotográfico antes de la intervención.*



Registro fotográfico demarcación horizontal Carrera 42 entre Calle 66A y 65H – fecha 29/03/2023



c) Deberá indicar si la misma cuenta con paso peatonal (debidamente demarcada) y si la misma cuenta con la señal de tránsito vertical.

Actualmente el sector cuenta con una demarcación de paso peatonal tipo cebrá, la cual fue instalada por parte de la Secretaria de Obras Públicas, como complemento a la construcción de un andén en el costado derecho de la antigua carretera Villamaría sentido sur – norte. En cuanto a la señalización vertical del paso peatonal, actualmente no hay señal reglamentaria del paso peatonal, pero se incluyó como intervención prioritaria para intervenir con el contrato de señalización de la presente vigencia



Registro fotográfico demarcación horizontal paso peatonal en la Carrera 42 entre Calle 66A y 65H

d) Deberá indicar las razones por las cuales no se han instalado reductores de velocidad, atendiendo el alto flujo vehicular

Como se determinó en el numeral 1 del estudio adjunto, se reitera que las condiciones de velocidad de operación no son altas a pesar de las condiciones físicas de pendiente y disposiciones del alineamiento horizontal, se encontró en general que toda el área de estudio maneja velocidades promedio de 33.3 km/h, velocidad de operación razonable en la interacción de los cruces peatonales propuestos, si se tiene en cuenta los requerimientos y características de los pasos peatonales definidos en el literal C, del numeral 6.1.2.2.2 Paso Cebra en Tramo de Vía, del Manual de Señalización vial:

Por otro lado, el mismo manual técnico establece que este tipo de dispositivos "...es capaz de reducir la velocidad promedio hasta a 30 km/h", por lo tanto, no se justificaría su instalación ya que la velocidad de operación actual es semejante a la velocidad que garantizaría la instalación de estos dispositivos especiales.

El manual adicionalmente indica que "...Teniendo en cuenta que los resaltos son muy restrictivos para los conductores, no se debe permitir su uso en los siguientes casos:

- *Vías urbanas principales (o de jerarquía superior) o calles que enlacen a estas. Cabe informar que la vía en cuestión hace parte de la red arterial urbana.*
- *Vías urbanas con volumen vehicular diario superior a 500 vehículos*
- *Vías urbanas cuyo porcentaje de vehículos pesados supere el 5%..."*

Así mismo, existen otros aspectos que no validan la viabilidad de instalar estos elementos, entre ellos los registros de siniestralidad, que de por sí son muy bajos, y la ausencia de señalización restrictiva en el ramal de la Antigua vía a Villamaría, por lo que no se demostraría la efectividad de estas disposiciones viales.

De esta manera ante este sustento técnico, las pretensiones de los accionantes:

".. Instalación de un reductor de velocidad en la recta que está ubicada entre las calles 65H y 65G sobre la antigua vía a Villamaría Instalación de un reductor de velocidad en la recta que está ubicada entre la calle 66B y 66ª sobre la antigua vía a Villamaría .."

No son viables desde el punto de vista técnico y como solución alternativa se procedió a la implementación de señalización restrictiva vertical y horizontal, para garantizar las condiciones de operatividad del tránsito...

e) Deberá informar cuantos accidentes de tránsito se han reportado entre el año 2022 y lo que lleva de 2023

En cuanto a la siniestralidad para el año 2022 en la intersección Carrera 42 con Calle 65H se presentó un (1) siniestro vial, el cual correspondió a un choque simple. A continuación, se presenta un análisis comparativo de la siniestralidad en el corredor vial de la Carrera 42 entre Calles 66A y 65H, en el año 2022 antes del 11 de agosto de 2022 fecha en que se realizó

demarcación horizontal del sector, y la siniestralidad que se presentó posterior a la intervención y al mes de marzo de la presente vigencia.

CUADRO COMPARATIVO SINIESTRALIDAD		
Período	Enero de 2022 a Agosto de 2022	Agosto de 2022 a Marzo de 2023
Número de siniestros viales	13	8



Gráfica Siniestros viales en la Carrera 42 entre Calles 66A y 65H

Se observa pues que desde la intervención en la zona el número de siniestros viales disminuyó aproximadamente en un cuarenta por ciento (40%), se puede concluir que las intervenciones realizadas en el sector en cuestión han reducido las tasas de siniestralidad y han mejorado las condiciones para los diferentes actores viales; de igual manera, basados en el análisis presentado, esta Secretaría informa que seguirá comprometida en continuar realizando actividades de seguimiento al comportamiento de este sector del Barrio Colinas, tal como se ha trabajado en el área urbana del municipio, en todo lo que respecta a mejorar la seguridad vial.

Luego del pronunciamiento frente a los cuestionamientos, la dependencia municipal pidió que: *se archive el incidente de desacato elevado, en consideración a las razones ya manifestadas y atención a que esta Secretaría ha dado estricto cumplimiento a lo resuelto por parte del Juzgado a su cargo.*

2. Al corrérsele traslado, el Coadyuvante en la acción, también elevó pronunciamiento frente a cada una de las respuestas otorgadas por el ente territorial, a los cuestionamientos del Despacho.

En cuanto al primer interrogante indicó que: *Con base en lo anterior, me permito manifestar al Despacho que, lo que aduce la mencionada Secretaría de Movilidad, en cuanto a las señales reglamentarias SR-30 instaladas con anterioridad, son señales que conforme a lo estipulado en la normativa vigente (Manual de señalización vial 2015), no están debidamente ubicadas, ya que la ubicación de las mismas deben ser por lo menos con 30 metros de antelación a la demarcación de la cebra (Paso Cebrado) y como se mostrará en imagen más adelante, una de las señales está ubicada aproximadamente 30 metros después*

de la cebra, siendo inútil el sentido de ubicación de la misma, además, esto, haciendo mención a la señalización de reducción de velocidad a los 30 Km/h, ya que si bien realizamos observación a lo que indica el mencionado manual, no ha sido ubicada señalización obligatoria de Advertencia de Paso Cebra (Señal SP-46B), tal y como se muestra a continuación:

Figura 6.1-2 Paso Cebra en Tramo de Vía



- Demarcación de Advertencia de Paso Cebra
Esta demarcación se utiliza como complemento de la señalización vertical, debiendo ubicarse junto a esta y en cada uno de los carriles de circulación hacia el dispositivo peatonal. Su uso es opcional cuando el paso peatonal cuenta con balizas iluminadas o balizas iluminadas elevadas. Su color de



-680-

CAPÍTULO 4 / 4.1 FACILIDADES PARA PEATONES

fondo es amarillo con el símbolo en negro. Las dimensiones de esta señal horizontal se muestran en la Figura 6.1-3.

Figura 6.1-3 Demarcación Proximidad de Cruce Peatonal

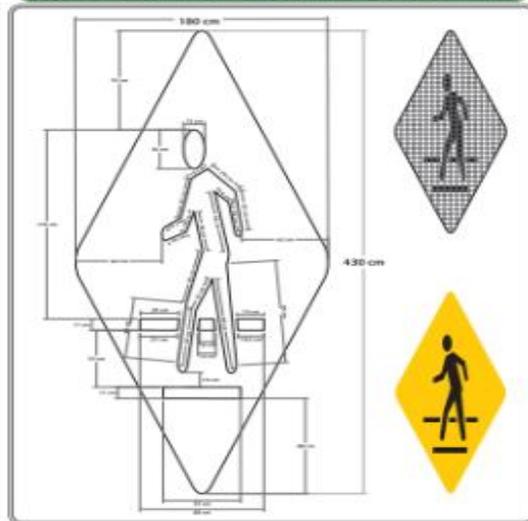


Figura 6.1-5 Señal SP-46B Ubicación Cruce Peatonal



Cuando no se instalen balizas, será obligatoria la demarcación de Advertencia de Paso Cebra en cada uno de los carriles de circulación en dirección al dispositivo peatonal, conforme a lo expresado en el numeral 6.1.2.2.1.

Tomado del Manual de Señalización Vial 2015. Pág. 700.
<https://www.mintransporte.gub.uy/documentos/29/manuales-de-senalizacion-vial/genPagDocs=1>

Aportó imagen que muestra la ubicación real de la nueva señalización que indica la secretaría de movilidad, aproximadamente 30 metros después de la cebra, así:



Imagen que muestra la ubicación real de la nueva señalización que indica la secretaría de movilidad, aproximadamente 30 metros después de la cebra.

Igualmente, dio cuenta de la imagen que muestra la carencia de señalización tanto vertical como de piso demarcando la proximidad a paso peatonal de la siguiente manera:



Imagen que muestra la carencia de señalización tanto vertical como de piso demarcando la proximidad a paso peatonal.

Además aludió que, el ente territorial indicó: *De igual manera, a la altura de Carrera 42 con Calle 66C se ubican dos señales verticales, una señal vertical SP-46 ZONA DE PEATONES, y una señal SR-30 VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA DE 30 KM/H, que indican la proximidad al paso peatonal ubicado en la Carrera 42 con Calle 66A, que está conformado por un refugio peatonal y paso cebreado.*

No obstante, en réplica a dicha manifestación el coadyuvante adujo: *Es importante por esta parte mencionar que, esta señalización a la que se hace referencia, está instalada a*

400 metros aproximadamente del sitio objeto de demanda y hace alusión a otro cruce peatonal distinto del que se ha demarcado recientemente en la Calle 65H, entonces señoría, es de destacar que lo que quiere mostrar la aquí accionada, es una señalización muy diferente a la que debería tener el punto demarcado, por ende, NO SE HA DADO CUMPLIMIENTO cabalmente a lo que ordena el fallo de la Acción Popular, que si bien no se da una orden directa de lo que se debe hacer, dentro de la obra realizada hasta el momento, lo atañe a apearse a lo ordenado en el Manual de Señalización Vial actualizado al año 2015, ya que esta es la norma que se debe seguir en estos casos.

Aportó otra fotografía para soportar sus aseveraciones así:



Registro fotográfico señalización vertical en la Carrera 42 con Calle 66C

Respecto al segundo cuestionamiento, y en contraposición a lo esgrimido por el ente territorial, aludió que: *Es dable indicar que, si bien se realizó intervención de algunos puntos para demarcar con señalización en el piso, lo que ha sido objeto de debate, no ha tenido intervención alguna con la señalización de prevención, esto, remitiéndonos a lo estipulado en el Manual de Señalización Vial, tal y como se indica a continuación:*

Figura 6.1-2 Paso Cebra en Tramo de Vía

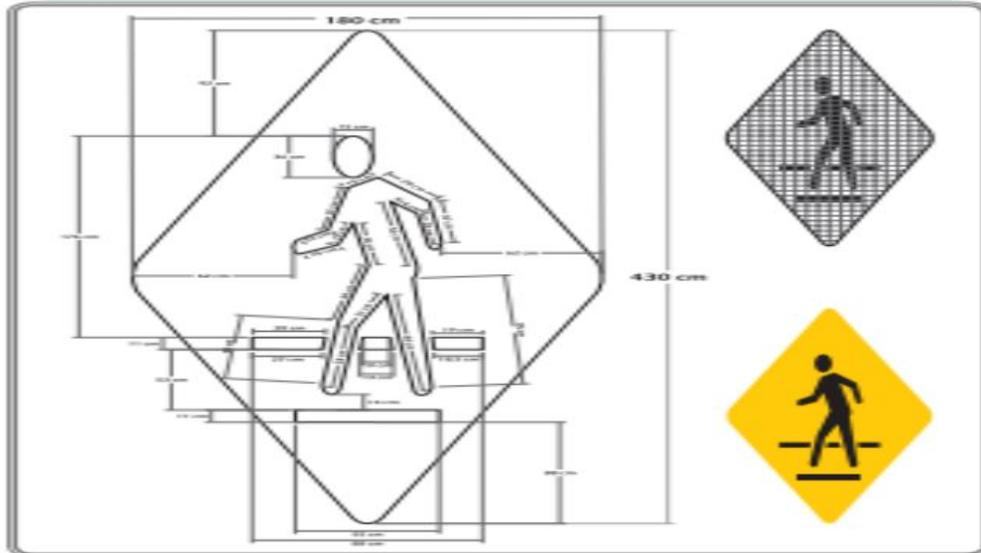


a) Demarcaciones para paso cebra:

- Bandas blancas
Estas marcas viales se detallan en el Capítulo 3.
- Demarcación de Advertencia de Paso Cebra
Esta demarcación se utiliza como complemento de la señalización vertical, debiendo ubicarse junto a esta y en cada uno de los carriles de circulación hacia el dispositivo peatonal. Su uso es opcional cuando el paso peatonal cuenta con balizas iluminadas o balizas iluminadas elevadas. Su color de

fondo es amarillo con el símbolo en negro. Las dimensiones de esta señal horizontal se muestran en la Figura 6.1-3.

Figura 6.1-3 Demarcación Proximidad de Cruce Peatonal



Imágenes tomadas del manual de señalización vial 2015. Pág. <file:///C:/Users/cpher/Downloads/Manual%20de%20Se%C3%B1alizaci%C3%B3n%20Vial%202015.pdf>

680.

Recabó en que: *De lo anterior, se puede observar que las señalizaciones que deberían estar demarcadas, no se han llevado a cabo, por lo tanto, no se ha dado cumplimiento cabal a la sentencia emitida por el Despacho el pasado mes de enero del año 2020, obviando el término brindado por el señor Juez para los estudios técnicos, pero que a pesar que esta parte ha informado al Juzgado sobre el incumplimiento a dicha sentencia, los demandados han sido renuentes a su cumplimiento haciendo caso omiso a lo que la sentencia y la Ley les indica, ya que es de conocimiento propio lo que en el Manual de Señalización Vial está escrito.*

Respecto al tercer cuestionamiento, refutó lo indicado por el ente territorial destacando que: *De lo anterior y como se prueba en la respuesta brindada por la mencionada Secretaría de Movilidad ya que allí afirman que los trabajos de demarcación de la vía estuvo a cargo de la Secretaría de Obras Públicas, más no por la Secretaría de Movilidad, por ende, la segunda NO ha dado cumplimiento a cabalidad con lo ordenado por el Juzgado, además y obviando, que tampoco da cumplimiento a lo que la norma técnica le indica a través del Manual de Señalización Vial.*

En cuanto al punto cuatro, controvertió lo aseverado por el municipio, arguyendo: *Si bien la norma técnica propuesta por la Secretaría de Movilidad hace alusión a que se debe ceñir a ciertas recomendaciones para su implementación, refiriendo a que no es posible la instalación dada la condición de la vía de unos reductores de velocidad, también es cierto que dentro de la misma norma técnica del Manual de Señalización Vial 2015, se tiene establecido una serie de dispositivos diferentes a los mencionados por dicha secretaria y que sirven en este caso para ayudar a regular el tránsito vehicular, esto, teniendo en cuenta que dentro de la acción popular ha sido previsto y puesto en conocimiento, además, de que el Despacho lo tuvo en cuenta a través de la sentencia donde menciona que "...realice los estudios técnicos necesarios: 1. Sobre la viabilidad de la ubicación de los reductores (estoperoles, resaltos, o los que sean convenientes de acuerdo con el Manual de Señalización Vial vigente)... Negrilla propia del escrito, entonces señoría, resulta oportuno mencionar que así como lo ha indicado*

en el escrito del fallo, la Secretaría de Movilidad no quedó supeditada a la instalación de Resaltos, sino que por el contrario, debió buscar el dispositivo más conveniente para el caso que nos ocupa, este es, el dispositivo tipo estoperol, el cual está indicado en el Manual de Señalización Vial 2015, en el capítulo 5, en las páginas 631, 632, 633 y 634 (...).

Además aseveró que: Señoría, de lo anteriormente expuesto esta parte concluye en este punto, deduciendo que el no cumplimiento por parte de la Secretaría de Movilidad del municipio de Manizales, ha sido por capricho, ya que la sentencia data del mes de enero del año 2020 y el término para el cual debió presentar los informes técnicos completos venció hace mucho, evidenciado el Despacho que su cumplimiento ha sido por insistencia de la parte accionante y del coadyuvante por medio de los incidentes de desacato, además, nos atrevemos a manifestar que los informes no han sido presentados a través de estudios acuciosos por parte de los funcionarios de dicha secretaría, por el contrario, se han remitido a lo que simplemente pueden encontrar para atender los requerimiento que ha realizado usted señor Juez, también minitiéndole tanto a las partes como al fallador sobre el cumplimiento a lo ordenado dentro de la sentencia N° 007, esto, tal y como se muestra por esta parte que revisando la norma técnica, se encuentra que existen múltiples dispositivos que puedan ser instalados y cumplan con la función requerida en el sitio objeto de demanda, aunado, a que como se dijo anteriormente y es afirmado por dicha secretaría de movilidad, la cebra fue demarcada por la secretaría de obras públicas, ni siquiera, fue por intervención que le corresponde en función a la movilidad del municipio.

Por último, en lo que respecta a la última de las preguntas efectuadas, relacionada con la accidentalidad en la zona y anteponiéndose a lo esgrimido por la secretaría de movilidad, adujo que: *Señoría, con la respuesta brindada por parte de la Secretaría de Movilidad en el punto e), es notorio tal y como lo indican ellos, en la disminución de siniestros viales, esto, gracias a la acción popular interpuesta por la comunidad y gracias al fallo dictado por usted, aunque, es menester indicar con preocupación de que dicha secretaría se muestre optimista con la reducción a ocho (8) siniestros viales tal y como lo muestra en la grafica, cuando debería estar en cero (0), lo anterior señor Juez, acudiendo al principio de prevención y los planes de prevención vial que tanto hacen alusión en campañas y por medios, además, trayendo a colación un siniestro vial reciente que tuvo un habitante del sector que se desplazaba en motocicleta, donde unos jovenes que se desplazaban a alta velocidad en bicicleta practicando lo conocido como "Gravity", embistieron a este habitante y generando contusiones en su integridad, caso similar al reportado por esta parte en pronunciamiento anterior en cuanto al suceso con el accionante Arcesio Holguín Agudelo, el cual también fue lesionado en similares condiciones, ya que estos actores viales no han sido tenidos en cuenta como potencial peligro para los peatones en la vía que ha sido objeto de demanda. (Al punto allegó soporte documental de este accidente de tránsito.).*

Para finalizar su intervención, el coadyuvante exaltó que: *En conclusión, es plausible indicar por esta parte, que no se ha dado cumplimiento a lo ordenado en la sentencia, ya que continúa claramente una vulneración a los derechos e intereses colectivos, los cuales se pretenden desde un principio, cesar con la presentación de la demanda.*

CONSIDERACIONES

1. La jurisprudencia del H. Consejo de Estado ha concebido el desacato como un ejercicio del poder disciplinario frente a la desatención de una orden proferida por la autoridad competente en el curso del trámite de la acción popular, y trae como consecuencia la imposición de una sanción de multa conmutable en arresto, previo trámite incidental especial, consultable con el superior jerárquico quien decidirá si debe revocarse o no. (Art. 41 Ley 472 de 1998).”¹

En el mismo pronunciamiento, el Consejo de Estado analiza desde el punto de vista objetivo el desacato, como conducta que evidencia el incumplimiento de cualquier orden proferida en el curso del trámite de la acción popular, y desde un punto de vista subjetivo como un comportamiento negligente frente a lo ordenado, lo cual excluye la declaratoria de responsabilidad por el mero incumplimiento.

Señala el Alto Tribunal respecto a los presupuestos necesarios para sancionar, que no es suficiente que se haya inobservado el plazo concedido para la atención de la orden impartida, sino que debe probarse la renuencia a acatarla por parte de la persona encargada de su cumplimiento; por lo tanto se deben estudiar todos los aspectos relacionados con el acatamiento o no de la orden proferida, pero advierte que no es un nuevo escenario para los reparos o controversias propias de la acción popular.

El Consejo de Estado aclara con respecto a la responsabilidad de quien está encargado de cumplir la orden impartida por el Juez Popular, que:

“...al tratarse de la imposición de una sanción por desacato, la responsabilidad debe establecerse desde un punto de vista subjetivo. Es decir, determinar si en efecto se desatendió per se la orden impartida porque así lo quiso el llamado a cumplirla, o si ello obedeció a circunstancias razonables nada indicadoras de una renuencia a cumplir”.

2. Como primera medida, debe recordarse lo ordenado en el fallo dictado por este Despacho, y que se ha considerado desatendido.

SEGUNDO: DECLÁRASE responsable al **MUNICIPIO DE MANIZALES** de la vulneración de los derechos colectivos a “*El goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público*” y “*seguridad y prevención de desastres previsible técnicamente*”, no así en relación con los derechos colectivos contenidos en literales a), b), c), e), f), g), h), i), j), k), m), y n), del artículo 4º de la Ley 472/98, conforme a lo expuesto en la parte considerativa.

TERCERO: ORDÉNASE al **MUNICIPIO DE MANIZALES**, que dentro del término de cuatro (4) meses contados a partir de la ejecutoria de esta providencia, realice los estudios técnicos necesarios: 1. *Sobre la viabilidad de la ubicación de los reductores (estoperoles, resaltos, o los que sean convenientes de acuerdo con el Manual de Señalización Vial Vigente);* y 2. *Estudio técnico detallado que indique la viabilidad de intervención de la ladera para construcción de andenes en el sitio mencionado*”, tal como lo enunció en el Oficio SOPM 2460 GVV 18, de agosto 21 de 2018, en la carrera 42 entre calles 64H y 66ª -si ellos no existieren.

Realizado el estudio técnico en el que se incluya la propuesta de intervención, el Municipio de Manizales deberá ejecutar las obras allí determinadas, en un término máximo de seis (6) meses.

¹ Consejo de Estado, Sección Primera, auto del 10 de mayo de 2007, radicación número: 88001-23-31-000-2003-90007-01(AP).

Pues bien, fíjese como la parte accionante y especialmente el coadyuvante, alertaron sobre el incumplimiento a lo allí dispuesto, trayéndose a cuento los distintos argumentos para soportar la desatención a lo allí definido, y especialmente los prospectos demostrativos que daban cuenta de ello.

Se pudo conocer que, en el sector ubicado en la carrera 42 entre calles 64H y 66^a de Manizales, no se había logrado la instalación de las medidas de protección para la población, desconociéndose así la decisión del juez constitucional.

Pues bien, luego del trámite incidental en comento, los integrantes del comité de verificación, rindieron el respectivo informe, en el cual se dio cuenta que: *“Durante la diligencia se logro apreciar la falta de señalización tanto vertical como en el piso, motivo por el cual se requiere por ser un punto de alta congruencia de automotores. Así mismo, se logro apreciar durante la visita una obra la cual está en etapa de construcción motivo por el cual impide la visualización de estas señales de transito”*.

Igualmente, se pudo conocer que, en la actualidad en dicha zona, no se cuenta con un cruce seguro cercano, por el cual los peatones puedan cruzar sin riesgo, conociéndose que el más próximo está cerca de la Carrera 65C aproximadamente a 110 metros del punto actual de cruce riesgoso.

Ahora, debe indicarse que, la autoridad municipal descartó la ubicación de reductores de velocidad, indicando de su falta de necesidad, con argumentos como: I) las condiciones de velocidad de operación no son altas a pesar de las condiciones físicas de pendiente y disposiciones del alineamiento horizontal, se encontró en general que toda el área de estudio maneja velocidades promedio de 33.3 km/h, velocidad de operación razonable. II) la instalación de la señal Vertical VELOCIDAD MÁXIMA (SR 30), puede conseguirse el objetivo. III) es una zona con niveles bajos de accidentalidad.

Pues bien, frente a esta cuestión se presentaron pertinentes réplicas de la parte actora, en la que se daba cuenta que *las señales reglamentarias SR-30 instaladas con anterioridad, son señales que conforme a lo estipulado en la normativa vigente (Manual de señalización vial 2015), no están debidamente ubicadas, ya que la ubicación de las mismas deben ser por lo menos con 30 metros de antelación a la demarcación de la cebra (Paso Cebrado) y ...una de las señales está ubicada aproximadamente 30 metros después de la cebra, siendo inútil el sentido de ubicación de la misma.*

Así mismo, en contraposición a tal manifestación, el coadyuvante adujo: *Es importante por esta parte mencionar que, esta señalización a la que se hace referencia, está instalada a 400 metros aproximadamente del sitio objeto de demanda y hace alusión a otro cruce peatonal distinto del que se ha demarcado recientemente en la Calle 65H, entonces señoría, es de destacar que lo que quiere mostrar la aquí accionada, es una señalización muy diferente a la que debería tener el punto demarcado.*

Frente a que, se trata de una zona con una baja accidentalidad, se puede dar cuenta que, pese a las manifestaciones positivas de la administración, entre agosto de 2022 y marzo de 2023, se presentaron al menos 08 accidentes viales.

Así mismo, el coadyuvante allegó documentación relacionada con otro accidente de tránsito en el lugar, en el cual aparece como víctima el señor Andrés Felipe Castro Ortegón, justamente en ese lugar, donde fue colisionado por un joven que descendía en una bicicleta el 12 de marzo de 2023.

Así mismo, la misma administración resaltó las condiciones de la vía, y las deficiencias sobre su condición, así: *en la visita de campo se pudo corroborar de igual forma que, la intersección presenta una problemática de sobreancho, dado que la isleta central presenta dimensiones menores que los anchos de calzada, por lo tanto, los conductores no interpretan las disposiciones viales dadas, ni el direccionamiento. Así mismo, el cruce prohibido de giro a la izquierda para los vehículos que suben de la glorieta de los Cámbulos a la Antigua vía de Villamaría, genera un riesgo inminente, la señalización se encuentra desgastada y es necesario la instalación de señales restrictivas y barreras físicas mediante dispositivos especiales como boyas y tachas.*

Pese a la manifestación de ser necesaria la instalación de señales restrictivas como boyas y tachas, se aprecia que en la vía no se han ubicado ninguno de estos dispositivos de alerta, en pro del mejoramiento de las condiciones de la vía.

Además, tampoco se aprecia que en el lugar donde está el paso peatonal, se hayan ubicado las señales verticales que advierta de su presencia, con la finalidad de que los conductores de los distintos rodantes queden avisados de estar próximos a pasar por este.

La excusa presentada por la administración, frente a la ausencia de señal vertical consistió en que *actualmente no hay señal reglamentaria del paso peatonal, pero se incluyó como intervención prioritaria para intervenir con el contrato de señalización de la presente vigencia, sin que se aludiera alguna fecha o intervalo delimitado de tiempo en que ello se haría, dejando en vilo la seguridad vial de los peatones, así como en suspenso lo ordenado por este juzgado.*

En consecuencia, se aprecia que si bien la entidad presentó unos informes técnicos relacionados con el estado de la vía, que si bien se observaron algunas señales preventivas de tránsito, que se repintaron algunas señales de piso, aún siguen haciendo falta las necesarias para garantizar el tránsito seguro de los actores de la vía, tal y como el mismo ente territorial lo ha aceptado.

Además tampoco, se aprecian plausibles las distintas excusas presentadas para omitirse el cumplimiento de lo dispuesto en el fallo, y garantizar los derechos allí cobijados, máxime cuando está de por medio la seguridad de las distintas personas que tienen que movilizarse en ese sector, apreciándose la necesidad de

instalar adecuadamente y conforme a la reglamentación, las señales de tránsito idóneas para prevenir accidentes.

Por consiguiente, se observa que al no darse cumplimiento cabal a la orden judicial, que los derechos de la colectividad siguen sin garantizarse, que la seguridad de los actores de la vía no se están garantizando, y que en vez de allanarse al cumplimiento, el ente territorial ha buscado anteponer excusas inadmisibles en esta sede, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 41 de la Ley 472 de 1998, se torna necesario imponer la sanción correspondiente.

Recuérdese además que, la H. Corte Constitucional ha expuesto que el cumplimiento de las decisiones judiciales por parte de las autoridades y particulares garantiza la efectividad de los derechos fundamentales de quienes acceden a la administración de justicia y ésta no se limita solo a la posibilidad de acudir ante las autoridades judiciales, sino que su materialización implica que se cumpla efectivamente lo ordenado en la decisión judicial, esto es:

“La exactitud y oportunidad en el cumplimiento de los fallos judiciales resulta esencial para garantizar no solamente el cometido de la persona -que se constituye en su derecho fundamental- de acceder materialmente a la administración de justicia sino para sostener el principio democrático y los valores del Estado de Derecho.

A no dudarlo, un signo inequívoco de decadencia institucional y de debilitamiento de la democracia es la pérdida del respeto y acatamiento a las determinaciones de los jueces, encargados de definir el Derecho y de suministrar a la sociedad con arreglo a la Constitución y a las leyes las fórmulas pacíficas de solución de los conflictos que surgen en su seno.

La actitud de desacato a las providencias de los jueces, por lo que significa como forma de desestabilización del sistema jurídico debe ser sancionada con severidad”.²

En virtud de la proporcionalidad que se debe evidenciar, al momento de la imposición de esta clase de sanciones, sabiendo que si bien la desatención no es total, pero que la administración ha procurado blandir excusas inaceptables para desligarse de su responsabilidad, se considere prudente fijar la multa en **10 salarios mínimos legales mensuales vigentes**, en contra del municipio de Manizales, en cabeza de su señor Alcalde.

En virtud de lo expuesto, el Juzgado Quinto Administrativo del Circuito de Manizales, Caldas,

² Corte Constitucional de Colombia, Sentencia T-553 de 1995, M.P. Dr. Carlos Gaviria Díaz, Bogotá, D.C.

RESUELVE:

Primero: DECLARAR que el municipio de Manizales en cabeza de su señor Alcalde, incurrió en desacato frente a la orden dada en providencia del 23 de enero de 2020, confirmada por el Tribunal Administrativo de Caldas, a través de providencia del 30 de octubre de 2020, dentro de la acción popular tramitada por María Rubiela Loaiza, Luis Eduardo Silva Quintero, Arcesio Holguín Agudelo Y Coadyuvada por Julián David Duque Noreña.

Segundo: SANCIONAR al municipio de Manizales en cabeza de su señor Alcalde, con **DIEZ (10) SMLMV**, conforme a lo considerado en esta providencia.

Tercero: REMITIR las diligencias al Tribunal Contencioso Administrativo de Caldas, para que, conforme lo dispuesto en el artículo 41 de la ley 472 de 1998, se surta en grado jurisdiccional la consulta de esta determinación.

Cuarto: NOTIFÍQUESE personalmente esta providencia, mediante el envío de su texto al buzón para notificaciones electrónicas de la mencionada entidad y a la parte accionante por el medio más expedito.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long vertical stroke, is centered within a large, hand-drawn oval. The signature is written in a cursive style.

LUIS GONZAGA MONCADA CANO
JUEZ