

REPÚBLICA DE COLOMBIA
RAMA JUDICIAL



JUZGADO TREINTA Y OCHO (38) ADMINISTRATIVO ORAL
DEL CIRCUITO JUDICIAL DE BOGOTÁ D.C.
SECCIÓN TERCERA

Bogotá D.C., febrero cinco (5) de dos mil quince (2015)

Expediente: 11001333103820140039300
Demandante: CARLOS GUILLERMO GRANADOS PALACIO
Demandado: ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ Y OTROS
Asunto: Sentencia de primera instancia.

POPULAR

Procede el Despacho a decidir la demanda de acción popular, presentada por la **CARLOS GUILLERMO GRANADOS PALACIO** en contra de la **ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ** y el **CONCESIONARIO CCFC S.A.**

I. ANTECEDENTES

1. Síntesis de la demanda

El demandante consideró que la Alcaldía Mayor de Bogotá y el Concesionario CCF S.A., vulneran los derechos colectivos al medio ambiente sano, el goce del espacio público y la moralidad administrativa, en síntesis, por las siguientes razones (fl. 144 c1):

“...el Distrito Capital al crear los Decretos 520 del 13 de noviembre de 2013 y 690 de 2013, no tuvo en cuenta las necesidades de desplazamiento de los habitantes de los Municipios aledaños y de Sabana Occidente bloqueando la única vía de acceso con que contamos, desmejorando de manera evidente los tiempos de desplazamiento, irrespetando las políticas Municipales y autónomas de mejoramiento de movilidad, adoptando unos Decretos que desmejorarían la calidad de vida, así como una socialización deficiente con las comunidades, viéndose la mencionada vía de acceso al Distrito Capital desmejorada por el tránsito de vehículos pesados, lo que generaría mayor inversión en mantenimiento vial.”

2. Pretensiones

Formula en la demanda las siguientes (fl. 148 c1):

8

“a. Que se declare la responsabilidad de la entidades demandadas.

b. Que se amparen los derechos e intereses colectivos a los habitantes del Municipio de Mosquera, Cundinamarca que se están viendo afectados por el tránsito lento generado en la vía que conduce de Mosquera a Bogotá.

c. Que se imparta la orden al Alcalde Mayor del D.C., para que suspenda el tránsito de tráfico pesado hacia el Municipio de Mosquera, para que así cese la vulneración y amenaza al espacio público y al Medio Ambiente sano, conforme a lo expuesto en el presente proveído; mediante la suspensión de los actos administrativos Decreto No. 520 de Noviembre 13 de 2013.

d. Que se conforme el comité de verificación.”

3. Reclamación previa

La reclamación previa del artículo 144 del CPACA se acreditó mediante el requerimiento No. 700-1055, radicado 1-2013-68901 del 20 de noviembre de 2013 (fl. 45 c1).

4. Contestación de la demanda

4.1. Concesiones CCFC S.A. (fls. 170 a 176 c1)

Consideró que no ha incurrido en la vulneración de derecho colectivo alguno, por las siguientes razones (fl. 173 c1):

“El actor a lo largo de la demanda pone en evidencia que los sitios de mayor congestión se encuentran en la ciudad de Bogotá, que la norma de la cual, en su concepto, se derivan las dificultades de tránsito por la Calle 13 de Bogotá fue proferida por el Alcalde de la misma, que el estado de deterioro de la carpeta asfáltica se predica de la Calle 13 de Bogotá y no de la carretera a cargo de Concesiones CCFC S.A., (carretera Bogotá (Fontibón) - Facatativá – Los Alpes, Tramo 08 de la Ruta 50, Departamento de Cundinamarca), de donde se deriva que no es Concesiones CCFC S.A., el agente de la violación de los derechos colectivos invocados.”

4.2. Alcaldía Mayor de Bogotá (fls. 297 a 335 c1)

Se opuso a las pretensiones señalando que la acción popular no puede ser un sustituto de los medios de control contencioso administrativos. Agregó que los decretos se expidieron conforme a las competencias constitucionales y legales del señor Alcalde Mayor y pensando en el bienestar de los habitantes de Bogotá. Finalmente, observó que no existe prueba alguna que acredite una vulneración o amenaza de los derechos colectivos invocados, ni un daño contingente.

5. Audiencia de pacto de cumplimiento

El 21 de agosto de 2014, se realizó audiencia especial de pacto de cumplimiento la cual se declaró fallida, ante la imposibilidad de formular un arreglo entre las partes (fls. 363 a 365 c1).

6. Alegatos de conclusión.

Durante el término de traslado se presentaron las siguientes intervenciones:

6.1. Concesiones CCFC S.A. (fls. 373 y 374 c1)

Reiteró su planteamiento sobre la inexistencia de prueba que permita endilgarle responsabilidad alguna en los hechos que se debaten.

6.2. Alcaldía Mayor de Bogotá (fls. 375 a 3733 c1)

Reiteró que la acción popular no puede ser un sustituto de los medios de control contencioso administrativos. Agregó que los decretos se expidieron conforme a las competencias constitucionales y legales del señor Alcalde Mayor y pensando en el bienestar de los habitantes de Bogotá. Finalmente, observó que no existe prueba alguna que acredite una vulneración o amenaza de los derechos colectivos invocados, ni un daño contingente.

6.3. Ministerio Público (fls. 378 a 403 c1)

Consideró que los Decretos 520 y 690 de 2013 sí vulneran los derechos colectivos invocados, al conducir el transporte de carga de la ciudad hacia corredores viales que no hacen parte del Distrito Capital (fl. 402 c1):

“... a juicio de esta agencia del Ministerio Público con los decretos 520 y 690 de 2013 el Alcalde Mayor de Bogotá sí modificó normas de contenido general sobre tránsito, no por haber regulado el transporte de carga en Bogotá sino porque esa regulación condujo a que el transporte de carga se desplazara hacia corredores viales que no hacen parte del Distrito Capital, aun cuando sí conectan con la calle 13 por efecto de las periferias, concretamente la vía que conecta al municipio de Mosquera con Bogotá, que no podía ser regulado por el Distrito Capital sino por una autoridad de mayor jerarquía, salvo que se hubiere concertado con los municipios vecinos como dispone la ley.”

La parte actora guardó silencio durante el término de traslado.

II. CONSIDERACIONES

Para resolver el asunto el Despacho se pronunciará sobre los siguientes temas: **i)** procedencia de la acción popular contra actos administrativos; **ii)** Derecho colectivo a desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas, de manera ordenada, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes; y **iii)** el estudio del caso concreto.

1. Procedencia de la acción popular contra actos administrativos

Alegó la Alcaldía Mayor de Bogotá que se presenta una inepta demanda al pretender la parte actora reemplazar los medios de control judicial de los actos administrativos, por la acción popular. El Despacho no acoge dicha excepción teniendo en cuenta lo señalado en el inciso 2º del artículo 144 del CPACA, que precisa lo siguiente:

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

La Corte Constitucional al efectuar el control de constitucionalidad en la Sentencia C-644 de 2011¹ señaló que la norma anterior era excusable, con fundamento en las siguientes razones:

“En efecto, el trámite de la acción popular no resulta improcedente por la existencia de otros medios judiciales de defensa, por no tener -como sucede con la acción de tutela (art. 86 inc. 3º)- un carácter subsidiario; a contrario sensu, pueden tener un trámite preferencial frente a las acciones ordinarias, cuando se trata de prevenir la vulneración de derechos colectivos (Ley 472 de 1998, artículo 6) y su titularidad o legitimación por activa la tiene toda persona (arts. 12 y 13 de la ley 472 y art. 1005 del C.C.) justamente por la índole de los derechos involucrados, como se ha venido señalando”.

Entonces, el hecho que el legislador haya establecido en el artículo 144 de la Ley 1437 de 2011 que el juez de la acción popular no puede decidir sobre la anulación de los actos administrativos y contratos estatales, en nada afecta el carácter principal o autónomo y no subsidiario de la acción. Se trata de una medida legítima del órgano legislativo que busca armonizar la regulación legal de los distintos medios de control judicial de la administración al establecer que en este tipo de acciones no es procedente anular contratos o

¹ M.P. Jorge Iván Palacio Palacio.

actos de la administración, en tanto que para ello están las acciones contencioso administrativas correspondientes, o medios de control, como los denomina la Ley 1437 de 2011 a partir de su artículo 135."

Todo lo anterior permite concluir que puede este estrado judicial emitir un pronunciamiento de fondo sobre la demanda planteada, sin perjuicio de los límites impuesto por la normativa acerca de la declaratoria de nulidad de los actos administrativos cuestionados.

2. Derecho colectivo a desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas, de manera ordenada, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes

Sobre los derechos colectivos, ha precisado la Corte Constitucional que los mismos se caracterizan por ser derechos de solidaridad, participativos y no excluyentes, de alto espectro en cuanto no constituyen un sistema cerrado a la evolución social y política, que pertenecen a todos y cada uno de los individuos y que, como tales, exigen una labor anticipada de protección y una acción pronta de la justicia, inicialmente dirigida a impedir su afectación y, en su defecto, a lograr su inmediato restablecimiento, lo cual, precisamente, se logra a través de las llamadas acciones colectivas, populares y de grupo².

Así mismo, ha resaltado que los derechos colectivos referidos por el Constituyente no tienen un carácter taxativo:

*" (...) En este orden de ideas se observa que el inciso primero del artículo 88 de la Carta, al consagrar las denominadas Acciones Populares como otro de los instrumentos de defensa judicial de los derechos de las personas, señala también el ámbito material y jurídico de su procedencia, en razón de la naturaleza de los bienes que se pueden perseguir y proteger a través de ellas; éstas aparecen previstas para operar dentro del marco de los derechos e intereses colectivos que son, específicamente, el patrimonio público, el espacio público y la salubridad pública; igualmente, se señala como objeto y bienes jurídicos perseguibles y protegidos por virtud de estas acciones, la moral administrativa, **el ambiente** y la libre competencia económica. Esta lista no es taxativa sino enunciativa y deja, dentro de las competencias del legislador, la definición de otros bienes jurídicos de la misma categoría y naturaleza, la cual le asigna un gran valor en procura de uno de los fines básicos del Estado Social de Derecho como es el de la Justicia."³*

Ahora bien, el literal m) del artículo 4º de la Ley 472 de 1998, estableció como colectivo el derecho a "... *desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas, de manera ordenada, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes*". Sobre este derecho colectivo resulta importante destacar que no se limita a las infraestructuras

² Corte Constitucional, Sentencia C-222 de 2007, M.P. Rodrigo Escobar Gil.

³ Corte Constitucional, Sentencia T-528 de 1992, M.P.

físicas, sino que comprende todos aquellos aspectos relacionados con el ordenamiento del territorio, que se encuentran a cargo de las administraciones municipales y distritales, en primera instancia, en cumplimiento de los fines de la **función pública del urbanismo** definida en el artículo 3º de la Ley 388 de 1997:

“Artículo 3º.- Función pública del urbanismo. El ordenamiento del territorio constituye en su conjunto una función pública, para el cumplimiento de los siguientes fines:

- 1. Posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructuras de transporte y demás espacios públicos, y su destinación al uso común, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios.*
- 2. Atender los procesos de cambio en el uso del suelo y adecuarlo en aras del interés común, procurando su utilización racional en armonía con la función social de la propiedad a la cual le es inherente una función ecológica, buscando el desarrollo sostenible.*
- 3. Propender por el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación del patrimonio cultural y natural.*
- 4. Mejorar la seguridad de los asentamientos humanos ante los riesgos naturales.”*

En concordancia con lo anterior, el artículo 5º de la Ley 388 de 1997 precisa que el ordenamiento del territorio *“... comprende un conjunto de acciones político-administrativas y de planificación física concertadas, emprendidas por los municipios o distritos y áreas metropolitanas, en ejercicio de la función pública que les compete, dentro de los límites fijados por la Constitución y las leyes, en orden a disponer de instrumentos eficientes para orientar el desarrollo del territorio bajo su jurisdicción y regular la utilización, transformación y ocupación del espacio...”*.

De similar manera, la Ley 1454 de 2011 señala en su artículo 2º que el ordenamiento territorial es *“ un instrumento de planificación y de gestión de las entidades territoriales y un proceso de construcción colectiva de país, que se da de manera progresiva, gradual y flexible, con responsabilidad fiscal, tendiente a lograr una adecuada organización político administrativa del Estado en el territorio, para facilitar el desarrollo institucional, el fortalecimiento de la identidad cultural y el desarrollo territorial, entendido este como desarrollo económicamente competitivo, socialmente justo, ambientalmente y fiscalmente sostenible, regionalmente armónico, culturalmente pertinente, atendiendo a la diversidad cultural y físico-geográfica de Colombia. La misma norma establece que su finalidad es*

“promover el aumento de la capacidad de descentralización, planeación, gestión y administración de sus propios intereses para las entidades e instancias de integración territorial, fomentará el traslado de competencias y poder de decisión de los órganos centrales o descentralizados del gobierno en el orden nacional hacia el nivel territorial pertinente, con la correspondiente asignación de recursos.”

El plan de ordenamiento territorial es entonces el *“instrumento básico para desarrollar el proceso de ordenamiento del territorio municipal. Se define como el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo”*⁴. Es así como la expedición de actos administrativos por medio de los cuales se limita, dirige y ordena la movilidad, forma parte de las acciones político-administrativas que concretan el derecho colectivo al desarrollo urbano, tal y como lo resalta el experto catalán en temas de urbanismo, Jordi Borja:

“La utilización de las redes de transporte como ordenadoras del desarrollo de una región metropolitana es una de las herramientas básicas para la articulación interna del territorio además de posibilitar su accesibilidad externa.

*El planeamiento de las infraestructuras de comunicación, la localización de los centros intermodales y de nuevos puertos, aeropuertos y estaciones ferroviarias, la reconversión de las zonas ocupadas por las viejas infraestructuras citadas, la jerarquización de la red viaria y la elaboración de los planes integrales de movilidad constituyen hoy un componente fundamental de planificación urbana metropolitana. El planeamiento y la organización de las redes (de infraestructura fija o no) contribuyen decisivamente a definir cómo se inserirán en el territorio y por tanto la forma del mismo.”*⁵

3. El caso concreto

El Despacho considera que los Decretos Distritales 520 y 690 de 2013 vulneran el derecho colectivo a **desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas, de manera ordenada, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes**, en conexidad con los derechos colectivos al **goce del espacio público** y la **moralidad administrativa**, por las siguientes razones:

La crisis de la movilidad en la ciudad de Bogotá constituye un hecho notorio desde hace varios años y obedece a múltiples factores relacionados con la infraestructura vial, la

⁴ L. 388/97. Art. 9°.

⁵ Jordi Borja, *Revolución urbana y derechos ciudadanos*, Alianza Editorial, Madrid: 2013, pp.69 y 70)

ineficiencia en la planificación y la señalización, la indisciplina de los conductores particulares y de servicio público, entre otros. El arquitecto y planificador urbano Rubén Darío Utria, señaló al respecto lo siguiente:

“Consiste, básicamente, en el profundo desfase existente entre –por una parte– la cantidad de viajes diarios que tiene que realizar la población, la amplitud del parque automotor y la anarquía operativa del transporte público y privado; y por otra, la poca disponibilidad de vías y su falta de integración orgánica, funcional y jerarquizada, la insuficiencia de sus especificaciones de diseño, su deficiente construcción, sus malas condiciones de mantenimiento, la ausencia de un funcionamiento racional, integrado y coordinado de todo el sistema de movilización vehicular y la ausencia de un sistema de instrumentos de apoyo, tales como señalización, semaforización, control policivo, paraderos y aparcaderos y otros conexos.”⁶

Ahora bien, de acuerdo con la motivación del Decreto Distrital 520 del 13 de noviembre de 2013, el establecimiento de restricciones y condiciones para el tránsito de vehículos de transporte de carga en el área urbana del Distrito Capital, tiene como finalidad el de garantizar la movilidad de la ciudad y procurar el uso eficiente de la infraestructura vial:

“Que es indispensable establecer condiciones de tráfico para los vehículos de transporte de carga que preserven la movilidad y la seguridad vial de los ciudadanos, armonizado con las actividades de soporte de la logística de carga de la ciudad.

Que deben formularse medidas que garanticen la movilidad de la ciudad, procura de un uso eficiente de la infraestructura vial, considerando que la misma, no tiene un uso exclusivo ya que es un viene escaso que soporta diversidad de usuarios, con intereses particulares.”

No obstante la intención del Decreto 520, modificado por el Decreto 690 de 2013, no corresponde con su implementación, la cual incumple con los intereses colectivos que dice proteger. En efecto, si se revisa el estudio técnico que soporta la expedición de los actos administrativos (CD folio 261 del expediente) encuentra el Despacho que solamente se centró en la circulación de los vehículos de carga en las diversas zonas de la ciudad, sin analizar de manera integral las demás implicaciones en materia de movilidad que tendría para la ciudad y los municipios vecinos la imposición de tales restricciones.

El estudio limitado a un solo problema (vehículos de carga) no privilegió la calidad de vida de los habitantes de la ciudad y del municipio de Mosquera, así como tampoco mejoró la movilidad interna de las vías distritales. El deterioró la calidad de vida de quienes circulan

⁶ Rubén Darío Utria, “Bogotá una metrópoli en crisis”, publicado en: *Bogotá: las políticas públicas y la ciudad*, Colección aportes, Bogotá: 2013, pp. 247.

por la calle 13, que antes de los decretos cuestionados carecía de buenas condiciones de movilidad, se encuentra demostrado en las comunicaciones de la CONCESIÓN CCFC S.A., encargada del mantenimiento de la carretera Bogotá (Fontibón) – Facatativá – Los Alpes. Se resalta entre ellas la del 12 de febrero de 2014 (fl. 253 c1):

“Con gran preocupación observamos de forma diaria cómo el problema de movilidad que se origina en la ciudad de Bogotá específicamente en la carrera 128 (SETRA), carrera 119 (Sito), carrera 86 (Avenida ciudad de Cali) con calle 13 y retornos a lo largo de la Calle 13, aumenta y se extiende con mayor frecuencia sobre la vía Concesionada Bogotá (Fontibón) – Facatativá – Lo Alpes, situación que ha causado gran inconformidad en nuestros usuarios y en general en la comunidad que reside en los municipios aledaños al proyecto.”

Por otra parte, al tiempo que aumentó el volumen de vehículos, tal y como lo demuestra el análisis del 27 de mayo de 2014 efectuado por el municipio de Mosquera (fls. 123 a138 c1), el propio Distrito Capital admite la ineficacia absoluta de la medida, que empeoró la deteriorada movilidad que ya existía dentro de los límites del Distrito Capital y adicionalmente perjudicó la movilidad del municipio vecino (fl. 376 c1):

“...el hecho de suspender los Decreto 520 de 2013 y 690 de 2013 (modificó algunos artículos del 520), no cambiaría la dinámica que se percibe en el comportamiento de los flujos vehiculares entre el Municipio de Mosquera y el Distrito Capital.”

Quiere decir lo anterior, que las medidas adoptadas en los actos administrativos objeto de cuestionamiento no cumplen de manera alguna la finalidad de un desarrollo urbano ordenado y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes, sino que se presenta como alguna especie de improvisado experimento de movilidad, que no reparó en el sacrificio de los derechos colectivos de los habitantes permanentes y transitorios de la ciudad, asumidos por la administración distrital simplemente como “externalidades”.

Finalmente, para este estrado judicial no es menos cierto que los Decreto 520 y 690 de 2013 desconocen las disposiciones jurídicas relativas a la planificación urbana, la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial y el Código de Nacional de Tránsito y Transporte, como pasa a explicarse:

i) Desconocen el principio de coordinación en el ejercicio de sus competencias, determinado en la Ley 1454 de 2011:

“Artículo 27. Principios del ejercicio de competencias. Además de los que el artículo 209 de la Constitución Política contempla como comunes de la función administrativa, son principios rectores del ejercicio de competencias, los siguientes:

*1. **Coordinación.** La Nación y las entidades territoriales deberán ejercer sus competencias de manera articulada, coherente y armónica. En desarrollo de este principio, las entidades territoriales y demás esquemas asociativos se articularán, con las autoridades nacionales y regionales, con el propósito especial de garantizar los derechos fundamentales de los ciudadanos como individuos, los derechos colectivos y del medio ambiente establecidos en la Constitución Política.”* (Se subraya)

ii) Desconocen el artículo 6º de la Ley 388 de 1997 en el cual se preceptúa que: *“El ordenamiento del territorio municipal y distrital se hará tomando en consideración las relaciones intermunicipales, metropolitanas y regionales”.*

iii) Desconocen el principio de participación democrática contenido en el artículo 4º de la Ley 388 de 1997, en la verdadera dimensión explicada por la Corte Constitucional:

*“En el sentido de lo anterior, la mejor situación de trueque en que se garantice la eficacia de los derechos de la mayoría de las personas de la ciudad, es ajena a una planeación que se soporte exclusivamente en razones de carácter técnico, tomadas en esquema “arriba abajo”, donde unos “planeadores” son los únicos que conocen las metas del desarrollo y toman las decisiones a puerta cerrada. Sin desconocer que las consideraciones de los expertos tienen un vital rol en las decisiones sobre planeación, estas deben conjugarse armónicamente con los pareceres y necesidades manifestados por la comunidad. Con ello se busca el desarrollo de principios constitucionales fundamentales como el carácter democrático, participativo y pluralista del Estado colombiano, consagrado en el artículo 1º de la Carta.”*⁷

iv) El Distrito Capital se extralimitó en sus competencias en materia de tránsito, pues aunque dice “ordenar” el transporte de carga dentro del Distrito Capital, termina regulando el tránsito de una vía Departamental y Nacional al encauzar en determinados horarios todo el transporte de carga por ella, tal y como lo resaltó el Ministerio Público en su concepto (fl. 402 c1):

“Hemos traído a colación lo anterior porque a juicio de esta agencia del Ministerio Público con los decretos 520 y 690 de 2013 el Alcalde Mayor de Bogotá sí modificó normas de contenido general sobre tránsito, no por haber regulado el transporte de carga en Bogotá sino porque esa regulación condujo a que el transporte de carga se desplazara hacia corredores viales que no hacen parte del Distrito Capital, aun cuando sí conecta al municipio de Mosquera con Bogotá, que no podían ser regulados por el Distrito Capital

⁷ Corte Constitucional, Sentencia T 537 de 2013, M.P. Jorge Iván Palacio Palacio.

sino por una autoridad de mayor jerarquía, salvo que se hubiera concertado con los municipios vecinos como dispone la ley.”

En consecuencia de todo lo anterior, se ordenará suspender todos los efectos del Decreto 520 del 13 de noviembre de 2013, *“por el cual se establecen restricciones y condiciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el área urbana del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”*; así como los efectos del Decreto 690 del 31 de diciembre de 2013, *“Por medio del cual se modifica el Decreto 520 de 2013, que establece restricciones y condiciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el área urbana del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”*.

Así mismo, de acuerdo con lo dispuesto con el artículo 34 de la Ley 472 de 1998, se ordenará la conformación de un comité de verificación de cumplimiento de la sentencia, conformado por un representante de la Alcaldía Mayor de Bogotá, el Personero del Municipio de Mosquera, un delegado del Ministerio Público y un delegado de la Personería de Bogotá; quienes deberán presentar un informe dentro de los tres (3) meses siguientes a la ejecutoria del presente fallo.

En cuanto a CONCESIONES CCFC S.A., no encuentra el Despacho que hubiere incurrido en la vulneración de los derechos colectivos, comoquiera que no tuvo competencia alguna en la expedición de los Decretos 520 y 690 de 2013. Adicionalmente, demostró que ha cumplido con el mantenimiento de la malla vial que se encuentra a su cargo.

4. De la condena en costas

No habrá lugar a condenar en costas toda vez que no fueron pretendidas por la parte actora y no se demostró en el curso del proceso que se hubieren causado, tal y como dispone el artículo 365-8 del Código General del Proceso.

En mérito de lo expuesto, el Juzgado Treinta y Ocho (38) Administrativo Oral del Circuito Judicial de Bogotá, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley,

FALLA

PRIMERO: AMPARAR el Derecho Colectivo a desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas, de manera ordenada, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes, en conexidad con los derechos colectivos al goce del espacio

público y la moralidad administrativa vulnerados por parte de la ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C., por las razones expuestas.

SEGUNDO.- SUSPENDER todos los efectos del Decreto 520 del 13 de noviembre de 2013, *“por el cual se establecen restricciones y condiciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el área urbana del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”*, expedido por el Alcalde Mayor de Bogotá.

TERCERO.- SUSPENDER todos los efectos del Decreto 690 del 31 de diciembre de 2013, *“Por medio del cual se modifica el Decreto 520 de 2013, que establece restricciones y condiciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el área urbana del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”*, expedido por el Alcalde Mayor de Bogotá.

CUARTO: CONFORMAR un comité para la verificación del cumplimiento de la sentencia integrado conformado por un representante de la Alcaldía Mayor de Bogotá, el Personero del Municipio de Mosquera, un delegado del Ministerio Público y un delegado de la Personería de Bogotá; quienes deberán presentar un informe dentro de los tres (3) meses siguientes a la ejecutoria del presente fallo.

QUINTO: NEGAR las demás pretensiones de la demanda.

SEXTO: Sin condena en costas.

En caso de no ser apelada, remítase copia de esta sentencia a la Defensoría del Pueblo (artículo 80 Ley 472 de 1998).

CÓPIESE, NOTIFIQUESE y CÚMPLASE


VÍCTOR DAVID LEMUS CHOIS

Juez