



**PROCURADURÍA 88 JUDICIAL I ADMINISTRATIVA
DELEGADA ANTE LOS JUZGADOS ADMINISTRATIVOS DEL
CIRCUITO DE BOGOTÁ D.C.**

Señores

**JUZGADO 40 ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ D.C.
SECCIÓN CUARTA**

E. S. D.

REF: ACCIÓN POPULAR

EXPEDIENTE : 2007 – 144

ACCIONANTE : FÉLIX ANTONIO CAMPOS Y OTROS

ACCIONADOS : ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Y OTROS

ASUNTO : CONCEPTO DEL MINISTERIO PÚBLICO

CARLOS ANDRÉS ZAMBRANO SANJUÁN, actuando en calidad de Agente del Ministerio Público dentro del proceso de la referencia, en mi condición de **Procurador 88 Judicial I para Asuntos Administrativos de la Ciudad de Bogotá D.C.** asignado a este Despacho, de manera respetuosa me permito acudir a Ustedes, por medio del presente escrito, estando dentro del término legal conferido para el efecto, y en ejercicio de las facultades constitucionales y legales conferidas a esta Delegada, en particular las establecidas en el numeral 7º del artículo 277 de la Constitución Política de Colombia, y en los artículos 23, 37, 41 y 44 del Decreto-Ley 262 del 2000, así como lo previsto en el artículo 33 de la Ley 472 de 1998, a fin de **presentar concepto** dentro de la controversia objeto del proceso indicado, de la manera como concretamente se expone a continuación.

I. ANTECEDENTES

El decurso de la acción popular que centra la atención del Despacho registra, de manera sucinta, los siguientes antecedentes:

1. El 23 de febrero de 2004, el ciudadano FÉLIX ANTONIO CAMPOS CRUZ interpuso ante el Tribunal Contencioso Administrativo de Cundinamarca, Acción Popular en contra de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., del Instituto de Desarrollo Urbano de la Capital (IDU), de Transmilenio S.A. y de los ex alcaldes de la ciudad ANTANAS MOCKUS, ENRIQUE PEÑALOSA y LUIS EDUARDO GARZÓN.
2. Dicha acción fue incoada a fin de proteger los derechos colectivos consagrados en el artículo 4 de la Ley 472 de 1998 a la moralidad administrativa (lit. b), al goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público (lit. d), la defensa del patrimonio público (lit. e), la seguridad y salubridad públicas (lit. g), el acceso a una infraestructura de servicios que garanticen la salubridad pública (lit. h), al acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna (lit. j), a la realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas, de manera ordenada, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes (lit. m), y -sumamente trascendental para el objeto de la presente acción y para el concepto que se rinde en este momento- a los derechos de los consumidores y de los usuarios (lit. n).
3. La infracción a los derechos colectivos señalados, según manifiesta el actor, la atribuye a las entidades y personas accionadas, por diversas razones de hecho, entre ellas, por falencias en los estudios técnicos, errores en la contratación, falta de vigilancia en la ejecución y mantenimiento de las obras, por el deterioro prematuro de las obras, particularmente, las losas por donde circulan los articulados a lo largo de la troncal Caracas, por falta de estructuras o elementos que permitan el desagüe o circulación de las aguas en el pasaje subterráneo de la estación Jiménez, e igualmente, por la falta de mecanismos de acceso y movilización de las personas en situación de discapacidad dentro de dicho subterráneo, en su salida hacia la Caracas costado sur.
4. La presente acción fue admitida por el Tribunal Contencioso Administrativo de Cundinamarca, Sección Segunda Subsección "C", en auto del 25 de febrero de 2004, por auto de la Magistrada Ponente Dra. Amparo Oviedo Pinto, quien además, ordenó la notificación a las entidades y personas accionadas y el correspondiente traslado para su contestación.
5. Mediante auto del 27 de agosto de 2007, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca ordenó remitir el expediente a los Juzgados Administrativos de Bogotá D.C. – Reparto, al evidenciar que la competencia para tramitar, en primera instancia, la presente acción, correspondía a éstos y no a la Corporación indicada.
6. La Acción correspondió luego por reparto al Juzgado 40 Administrativo de Bogotá D.C., quien en auto del 31 de octubre de 2007 acató la decisión del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, y en consecuencia, ordenó seguir con el trámite procesal, adoptando, entre otras medidas, la negativa a aceptar la reforma de la demanda presentada por el actor popular y la orden de vincular, a título de

accionados, a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, a la Asociación Colombiana de Productores de Concreto (ASOCRETO), a CEMEX CONCRETOS DE COLOMBIA, a CEMEX COLOMBIA S.A., a METROCONCRETO S.A. (hoy en día CONCRETOS ARGOS, parte del grupo ARGOS), a la firma extranjera encargada de los diseños originales STEER DAVIES & GLEAVE LIMITED, a la Compañía Aseguradora de Fianzas S.A. "CONFIANZA", a EQUIPO UNIVERSAL, a CONSTRUCCIONES CIVILES S.A. "CONCIVILES", a CONSORCIO INTEGRAL S.A. – SILVA CARREÑO Y ASOCIADOS S.A. – SILVA FAJARDO Y CIA LTDA, al CONSORCIO CASTRO TCHERASSI Y CIA LTDA. – EQUIPO UNIVERSAL Y CIA LTDA., al CONSORCIO INGETEC S.A. PIV – LA VIALIDAD, así como a los ex alcaldes Enrique Peñalosa y Antanas Mockus, y a los ex funcionarios María Isabel Patiño Osorio y Andrés Camargo Ardila.

7. El Despacho fijó como fecha para adelantar la audiencia especial de pacto de cumplimiento establecida en el artículo 27 de la Ley 472 de 1998, el 7 de mayo de 2009, la cual fracasó por cuanto no existió ninguna fórmula de pacto por parte de los accionados.
8. Posteriormente, mediante auto del 19 de diciembre de 2014, el Juzgado de conocimiento ordenó la vinculación de quienes intervinieron en la construcción e interventoría de las diferentes troncales, así: UNIÓN TEMPORAL CALLE 80, CONSORCIO RESTREPO URIBE – ELSAMEX, UNIÓN TEMPORAL M.H.C. CONCAV, CONSORCIO INTERDISEÑOS – LEA INTERNACIONAL, UNIÓN TEMPORAL EL CÓNDOR Y CONALVÍAS S.A., CONALVÍAS S.A., CONSULTORÍA COLOMBIANA Y CAL Y MAYOR.
9. Luego de vinculados los demás accionados, se fijó fecha para realizar audiencia de pacto de cumplimiento, para el 26 de julio de 2016, la cual se declaró fallida en razón a que no comparecieron todos los accionados.
10. El despacho, posteriormente, profirió nuevo auto de pruebas para los nuevos vinculados, de fecha 12 de septiembre 2016. Las pruebas se recolectaron en sendas audiencias llevadas a cabo los días 10 de octubre (testimonios), 13 de octubre (inspección judicial a la estación de la Avenida Jiménez con Caracas) y 9 de noviembre de 2016 (continuación testimonios restantes).
11. Finalmente, por auto del 24 de marzo pasado, se cerró la etapa probatoria y se ordenó correr traslado para que las partes y esta Agencia del Ministerio Público presenten sus alegaciones finales.

II. CONSIDERACIONES DEL MINISTERIO PÚBLICO

Concita la atención del Despacho, y en consecuencia, de esta Delegada como Agente del Ministerio Público a él asignado, la presente acción popular cuyo trámite procesal ya se encuentra satisfecho, y el abundante

recaudo probatorio agotado en su totalidad y debidamente incorporado al expediente, por lo que, en este momento, ha de emitirse un concepto frente al mismo -el que se hace por este medio-, y que en aras de realizarse tal labor de manera esquemática y ordenada, se dividirá en dos aspectos que son los que, en esencia, enmarcan la acción popular incoada por el actor: por un lado, *(ii)* la violación de los derechos colectivos al acceso a una infraestructura de servicios que garanticen la salubridad pública (lit. h del art. 4 de la Ley 472/98), al acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna (lit. j *Ibídem*) y a la realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas, de manera ordenada, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes (lit. m *Ibídem*), y que se fundamenta en la no existencia o inoperatividad de elementos que permitan la libre circulación de personas en situación de discapacidad y de niños en coche dentro del túnel de la estación de la Avenida Jiménez (Calle 13) con la troncal Caracas; pero previamente a ello, y de otro modo, *(i)* la violación a los demás derechos colectivos indicados en el escrito accionatorio, incluyendo los derechos de los consumidores y de los usuarios (lit. n *Ibídem*), por el daño que presentan las losas en la calzada exclusiva donde circulan los articulados del sistema Transmilenio, particularmente, en su troncal Caracas.

Así las cosas, y sin mayor prolegómeno, demos inicio al presente concepto, tal y como se acaba de enmarcar.

i. Sobre el daño en las losas de la troncal Caracas del sistema Transmilenio y sus repercusiones en el ámbito de la responsabilidad que atañe a los accionados

Es la intención del suscrito Agente del Ministerio Público iniciar el estudio de rigor respecto a este tema en particular, por cuanto se trata del asunto central de debate y el que mayores discusiones ha presentado tanto procesalmente como en la opinión pública, de ahí que resulte útil y recomendable hacer ese énfasis desde el inicio, y la labor argumentativa y de análisis de entrada, dejando en segundo plano -mas no por importancia, pues ambos son grupos de derechos colectivos que merecen igual tutela efectiva por parte del Estado- lo atinente a la movilidad de personas en situación de discapacidad.

Así pues, en criterio de esta Delegada, en ejercicio del papel que constitucional y legalmente nos ha sido conferido como Agentes del Ministerio Público, por el cual debemos velar por el respeto y cumplimiento de la Constitución y las leyes, por la defensa de los intereses de la sociedad y de los derechos colectivos (art. 277 de la C. Pol.), se considera que el asunto debe ser estudiado, analizado y, consecuentemente, resuelto a la luz de las reglas del derecho de daños, de la mano de los derechos del consumidor, estos últimos de la mayor trascendencia en este asunto, al haber sido acertada y muy pertinentemente invocados por el actor, y de lo cual pasaremos a explicar concreta y suficientemente.

Es el punto cardinal de este asunto, el que todos los ciudadanos habitantes de la Capital hemos debido -penosamente- observar y, hay que decirlo, padecer con impotencia, y que es conocido públicamente por toda la sociedad colombiana, el deplorable estado de la calzada exclusiva donde circulan los articulados de Transmilenio por la Troncal de la Caracas, los daños que desde muy temprana actividad mostraron las losas que la componen, y los permanentes -prácticamente ininterrumpidos- mantenimientos y reparaciones que durante más de 15 años se le han debido realizar a lo largo de su trayecto.

Y además de ser el punto central de la cuestión, por su naturaleza misma se constituye además en el primer elemento, necesario y fundamental, del juicio de responsabilidad que es necesario efectuar en esta sede: el daño. No cabe duda alguna que son esos daños permanentes en la infraestructura vial del sistema Transmilenio lo que motivaron la presentación de la acción que nos ocupa, y así es largamente alegado por el actor en su escrito introductorio y durante todas sus intervenciones en las múltiples audiencias llevadas a cabo con ocasión del trámite procesal: esos daños en la infraestructura vial del sistema es, en consecuencia, el daño como elemento del juicio de responsabilidad a estructurar en este caso.

Ahora bien, resta entonces elucidar el segundo elemento en la estructura moderna (en contraposición a la clásica que establecía tres elementos) de dicho juicio de responsabilidad, cual es, la imputación del daño al patrimonio de quien debe responder por el mismo, imputación que no es otra que la atribución jurídica -que no fenomenológica- del resultado lesivo a quien debe responder patrimonialmente por él.

Para poder llegar a esa conclusión debemos hacer un análisis consecuencial (causa-efecto) que, de manera conducente, lógica y fundada en el acervo probatorio, nos permita desestructurar y reconstruir lo sucedido, para llegar a la raíz del problema, es decir, se requiere lograr establecer la causa eficiente y determinante del daño indicado.

Fue lugar común tanto en los estudios especializados en el tema, presentados por Instituciones académicas del más alto nivel (Universidades Nacional de Colombia, Andes, Javeriana) así como la Sociedad Colombiana de Ingenieros, agremiación legalmente reconocida de los ingenieros del país, como en los diversos testimonios rendidos por ingenieros altamente especializados en infraestructuras viales y de gran trayectoria académica y profesional, tales como los Dres. Gustavo Uribe Restrepo y Ferney Betancurt Cardozo; que la causa directa, inmediata, eficiente y adecuada para que se presentara toda esa interminable serie de daños a la calzada exclusiva de rodamiento de los articulados del sistema Transmilenio sobre la Troncal Caracas, fue la utilización del denominado relleno fluido.

Todos los testimonios altamente calificados recaudados en el curso procesal (al menos los que el suscrito Delegado tuvo la oportunidad de asistir, recibidos los días 10 de octubre y 9 de noviembre de 2016) así como los estudios arrimados a la foliatura, son concluyentes en un solo sentido: la única razón que explica el deterioro y colapso de la base de rodamiento

rígida (losas) a lo largo de la troncal Caracas, **es la utilización de relleno fluido**, y además, son concluyentes en otras circunstancias más que refuerzan lo anterior: (i) que ellos (los ingenieros que atestiguaron en los días señalados) **no hubieran utilizado jamás relleno fluido como base para la capa de rodamiento**, sino que hubieran optado por una base granular con una capa de base o concreto asfáltico, ese relleno fluido sólo lo utilizaron para obras civiles diferentes, como andenes, colectores de aguas, etc.; (ii) que el relleno fluido **les genera y les generó desde la época de los hechos "gran desconfianza"**, en su criterio técnico especializado, por cuanto no había literatura suficiente sobre el comportamiento del relleno fluido como material de nivelación o de base para una capa rígida de rodamiento de tráfico altamente pesado (losas) ni había experiencia a nivel mundial de que se hubiera utilizado para ese fin; y (iii) para quienes intervinieron en otras fases del sistema, lo anterior resultaba tan claro, **que no utilizaron ni autorizaron la utilización de relleno fluido** para los tramos que construyeron y/o actuaron como interventores, sino que, como les dictaba su *lex artis* y sus conocimientos altamente calificados, utilizaron bases granulares y bases asfálticas, siendo esos tramos los que, precisamente, no presentan los problemas de la Troncal Caracas (por ejemplo, el tramo de la calle 80).

Teniendo en cuenta lo anterior, es decir, con la claridad meridiana de que la causa eficiente, material, directa de los daños de las losas de la Troncal Caracas de Transmilenio fue por razón de haber utilizado como base de nivelación el relleno fluido, es hora entonces de indagar el porqué se utilizó precisamente dicho relleno fluido y no otro material que ofreciera mayor seguridad y estabilidad.

En el expediente se cuenta con valiosos testimonios que nos permiten adentrarnos en la realidad de lo sucedido. Resulta claro, porque así lo demuestran los estudios originales que se encuentran incorporados a la foliatura, que desde un inicio, cuando se contrató por parte del Distrito la elaboración de los estudios previos, que serían el soporte esencial de las obras a ejecutar para la construcción de dichas troncales, la firma STEER DAVIES & GLEAVE LIMITED recomendó la utilización -como es lo usual y lo aceptado universalmente en este tipo de obras- de una base asfáltica, concreto asfáltico; dejando al arbitrio del ente Distrital la utilización de relleno fluido pero para obras diferentes y accesorias a la construcción de la vía: por ejemplo, para andenes, corredores peatonales, colectores de aguas, redes de servicios, etc. Es decir, desde un inicio la firma que realizó los diseños fue clara en establecer que el material idóneo para construir la base y sub base **no era el relleno fluido, sino una base granular y encima una base asfáltica**. Sin embargo, en algún punto temprano de la ejecución de las obras, el propio Distrito modificó dichos diseños, para incluir la posibilidad de utilizar, además de esa base asfáltica, un relleno fluido. Fue a partir de ese momento en que el relleno fluido dejó de aparecer en los diseños como material para adelantar obras accesorias, para convertirse en una opción de la base de la vía, es decir, como material alternativo o sustituto de la base asfáltica, situación que, se reitera, no estaba en los diseños originales y que tanto las experticias rendidas a este proceso por parte de las instituciones académicas como los testimonios de los prestigiosos ingenieros que acudieron al mismo, son concordantes y concluyentes en el sentido de que **ese relleno fluido no era recomendable y nunca debió ser utilizado para ese fin**.

De esta manera, debemos preguntar ahora ¿Por qué el Distrito modificó dichos estudios? La respuesta la podemos obtener de diversas fuentes que reposan en el expediente, entre ellas, bastante dicentes, los testimonios de varios ingenieros, entre ellos, el del Dr. Ferney Betancurt Cardozo, quien manifestó, al igual que otros ingenieros más, que para esa época fue muy conocido en el gremio de los ingenieros y constructores, el “lobby” que estaban haciendo las cementeras para incorporar al mercado colombiano el relleno fluido. Y es que dicha labor de incorporación al mercado, realizada por ASOCRETO, agremiación que reunía a las empresas hoy conocidas como CEMEX y ARGOS, incluía varias actividades, entre ellas, de capacitación y charlas “académicas”, a donde invitaban a los constructores, ingenieros y otras personas relacionadas con la construcción (según dicho del Ing. Ferney Betancurt Cardozo) para hablar de las bondades y beneficios de la utilización del relleno fluido no sólo como material para obras accesorias, sino como material para ser utilizado como base de vías, incluyendo de tráfico pesado como los del sistema de transporte masivo. Y resulta que entre los destinatarios de dicha información estaba, precisamente, el Distrito, por intermedio del IDU, a quien ese “lobby” fue el que determinó para que cambiara los diseños, situación que obtuvo por medio de dos infracciones graves al mercado: por defectos en la información del producto suministrada, y por producto defectuoso, y con lo cual, posteriormente, de manera aún mucho más grave y reprochable, obtuvo un provecho económico indebido.

Así, según las pruebas arrimadas al proceso y que obran en el expediente, se encuentra que ASOCRETO, representando claramente los intereses de las cementeras CEMEX y ARGOS, influyó directamente en la decisión del Distrito de cambiar los diseños originales, para permitir que el relleno fluido fuera utilizado como base de construcción del corredor vial de la Troncal Caracas, y entre los argumentos que utilizó, además de manifestar públicamente en todos los escenarios y ante el gremio de constructores e ingenieros del país (como dan fe los testimonios) que el relleno fluido se comportaba igual o era sustituto de la base asfáltica para la construcción de vías, llamó la atención -para diferenciar su producto y hacerlo “atractivo”- con unas bondades cuestionables: que era más fácil de utilizar, que secaba más rápido y, como factor determinante, que era más económico que utilizar bases asfálticas. Con base en lo anterior, y determinado, o mejor, inducido a error, con la promesa de que era un material adecuado, óptimo y más económico y más rápido para la construcción de las obras, el Distrito no sólo modificó los diseños originales, sino que terminó cayendo en la trampa elaborada por las cementeras, y utilizó el relleno fluido en la Troncal Caracas, con los resultados que tristemente todos conocemos.

Y decimos que la actitud adoptada por las cementeras (representadas en el curso contractual por ASOCRETOS) es merecedora de todo tipo de reproches y censura, toda vez que incurrió en dos faltas gravísimas al mercado, teniendo en claro, como debe hacerse, que el Distrito, y en general, el Estado, debe ser considerado un auténtico consumidor cuando en el ejercicio de sus funciones y para el acometimiento de sus fines, requiere la adquisición de bienes y servicios, y despliega para ello toda la actividad precontractual, contractual y poscontractual, de manera análoga a como sucede en el derecho privado, pero sin perder de vista que, a

diferencia de aquél, en este tipo de contrataciones lo que está de por medio es, se repite, la consecución de los fines del Estado, por lo que aún es mayor el cuidado, diligencia, transparencia, objetividad y corrección que debe haber en la actividad contractual. Estas dos faltas gravísimas al mercado, siendo el Distrito claramente un consumidor, fueron: faltas en la información (información incompleta y engañosa) y producto defectuoso entregado al Distrito.

La falta en la información se deriva directamente por el hecho de haber indicado que el producto que ofrecía (relleno fluido) tenía unas características que, luego, se demostró que no tenía. Cuando informaron al público, en sus múltiples conferencias y capacitaciones, y al Distrito directamente, que el relleno fluido era sustituto de la base asfáltica, y que podían utilizarlo para la nivelación y soporte de la capa de rodamiento, sosteniendo que era un material resistente, que no se deterioraba al contacto con el agua, que soportaba niveles freáticos altos y que era permeable, faltaron al deber de información veraz y completa, pues, se insiste, como lo aseguraron los estudios académicos allegados al expediente y lo atestiguaron los ingenieros expertos en la materia, **el relleno fluido no tiene ninguna de esas características descritas**, por lo cual se configura a las claras **una falta gravísima de las cementeras, representadas por ASOCRETO, al deber de información clara, oportuna, veraz y suficiente al mercado y a los consumidores.**

Y la falta por producto defectuoso está determinada, precisamente, por la falla del producto para el cual fue adquirido por el Distrito, y que el comerciante, quien se lo ofreció, adujo falazmente que podía utilizar. Es decir, ASOCRETO, en representación de las cementeras, **ofreció un producto que, para lo que necesitaba el consumidor (el Distrito) no cumplía los estándares de calidad e idoneidad**, y esta situación es algo que indudablemente sabía el productor, pero que calló (nuevamente, falta en la información por omisión en la misma) con el único propósito de obtener provecho económico. Y es que lo más grave del asunto, y por lo cual se materializa exponencialmente las faltas al mercado y, más grave aún, al erario público, y que por tanto merece todo reproche y sanciones ejemplarizantes, resulta el hecho de que, luego de que ASOCRETO hiciera un ingente y muy elaborado esfuerzo de disuasión (“lobby”) para que el Distrito autorizara la utilización del relleno fluido, a sabiendas de que no era un producto que reuniera las características de calidad e idoneidad que éste requería, acto seguido, y sin ninguna ética, procedió, por intermedio de sus agremiadas CEMEX y ARGOS, a suministrarle el material, a venderle ese relleno fluido, con una participación del 48% exactamente para cada una de ellas, es decir, en clara manifestación de cartelización, para acaparar ese mercado que le significaba el ente público, para experimentar con un producto del cual no tenían ninguna experiencia para ese tipo de obras, y por ende, para obtener un provecho económico que, de no haber sido por ese “lobby” censurable, no hubieran obtenido de ninguna manera. **Es decir, manipularon el mercado para lograr una alteración de los diseños técnicos, lo que les permitió ingresar al mercado un producto defectuoso, bajo la promesa, falsa como se ha demostrado, de que era un material óptimo, o dicho en otros términos: hicieron inducir en error a la administración, para luego sacar provecho de ese error**, con lo cual vulneraron no sólo múltiples disposiciones de protección al consumidor, sino un principio básico y

universal del derecho: **nadie puede sacar provecho de su propio dolo**. Sin la intención de lanzar juicios de responsabilidad penal, pues ello escapa a la órbita y competencias de esta Delegada, pero ello es un proceder tan grave y censurable, que raya en lo delictual, y tan cierto resulta lo anterior, que incluso ya la Fiscalía General de la Nación, por intermedio de su Delegada 61 ante el Tribunal Superior de Bogotá, ha tomado decisiones en los últimos días tendientes a llamar a la justicia a los representantes de las cementeras por la eventual comisión de faltas penales en el acontecer que centra la atención de este Despacho¹.

Teniendo en cuenta lo anterior, resulta claro para este Agente del Ministerio Público que, si bien es cierto la administración Distrital incurrió en un error al haber modificado los estudios técnicos para darle cabida a la utilización del relleno fluido como material para nivelación y base de la capa de rodamiento (losas), resulta aún más cierto que dicho error **es imputable a la conducta claramente contraria y atentatoria contra el mercado y los derechos de los consumidores**, insisto, teniendo que contemplar al Estado colombiano, en este asunto al Distrito Capital, como auténtico e incuestionable consumidor, cuando de adquisición de bienes y servicios se trata, pues en ese rol su comportamiento es el de tal, y a quienes le oferten o suministren esos bienes y servicios por éste requerido, como vendedores y/o productores, sujetos a los deberes que el derecho de mercado les imponen como tales. **Por tal razón, en concepto de esta Delegada, la responsabilidad por el deterioro prematuro y permanente de las losas de Transmilenio, de la infraestructura vial que compone la Troncal Caracas tramos Sur, Centro y Norte, es, descendiendo al origen del daño, como lo hemos hecho, de las cementeras CEMEX y ARGOS, y de ASOCRETO como entidad que agremia a las dos cementeras mencionadas y que fue la encargada de realizar toda la labor de distorsión y manipulación del mercado para obtener un provecho económico.**

ii. Sobre la infraestructura que permita la libre circulación de personas en situación de discapacidad o de niños en coches en el túnel de la estación de la Avenida Jiménez con Caracas

Finalmente, respecto de los elementos necesarios para que en el túnel de la estación de Avenida Jiménez con Caracas se permita la movilización libre y sin obstáculos para personas en situación de discapacidad, niños en coches y adultos mayores, esta Delegada pudo corroborar el día de la inspección judicial efectuada para el efecto (realizada el 13 de octubre de 2016) que si bien es cierto se encuentra instalada una rampa ascensor, ésta no funciona permanentemente (sufre de periodos largos de mantenimiento o daño), debe ser manipulada por personal autorizado del sistema -que no siempre se encuentra pendiente de ello- y que, según se observa en el cartel que se ubica en la pared donde está dicha rampa de ascenso, que está prohibido expresamente el uso de ésta para subir coches de niños.

¹ Cfr. artículo publicado en la versión digital de Semana del 7 de febrero de 2017, que puede ser consultada en el siguiente link: <http://www.semana.com/on-line/nacion/articulo/fiscalia-acusa-a-cemex-y-a-asocretos-por-danos-en-losas-de-transmilenio/514763>

En razón de lo anterior, esta Delegada solicita amparar los derechos colectivos al acceso a una infraestructura de servicios que garanticen la salubridad pública (lit. h del art. 4 de la Ley 472/98), al acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna (lit. j Ibídem) y a la realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas, de manera ordenada, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes (lit. m Ibídem), invocados por el actor, y en consecuencia, ordenar a los entes accionados competentes (Transmilenio S.A., IDU, Alcaldía Mayor de Bogotá) para que instalen los elementos necesarios o construyan o modifiquen las instalaciones físicas de dicha estación, a fin de que a la salida del túnel sobre la Caracas, las personas en situación de discapacidad, los niños en coche y los adultos mayores, tengan la posibilidad de desplazarse libremente, sin obstáculos ni peligros, de manera permanente e ininterrumpida.

III. CONCEPTO EN SENTIDO ESTRICTO


Teniendo en cuenta todo lo expuesto con antelación, en concepto del Ministerio Público **la acción popular incoada en este asunto está llamada a prosperar**, bajo los siguientes parámetros:

Se solicita a la Honorable Señora Juez **amparar** los derechos colectivos consagrados en el artículo 4 de la Ley 472 de 1998 a la seguridad y salubridad públicas (lit. g), y a los derechos de los consumidores y de los usuarios (lit. n), entendiéndolo como consumidor al Distrito Capital según lo expuesto en la parte motiva de este concepto, invocados por el actor popular, y por ende, **condenar** a ASOCRETO, a CEMEX y a ARGOS, a reembolsar al Distrito todos los dineros que éste ha debido sufragar para la reparación, rehabilitación y permanente adecuación y mantenimiento de la Troncal Caracas, en sus tramos afectados, en razón a la utilización del relleno fluido como material de nivelación y soporte de la base de rodamiento, material que se utilizó finalmente a raíz de las gestiones de las cementeras para que el Distrito modificara los diseños técnicos y poder de ese modo incorporar al mercado dicho material, del cual eran prácticamente los únicos productores en el medio, obteniendo de manera irregular un provecho económico en detrimento del patrimonio público y las finanzas del Distrito.

Igualmente se solicita a la Señora Juez **amparar** los derechos colectivos consagrados en el artículo 4 de la Ley 472 de 1998 al acceso a una infraestructura de servicios que garanticen la salubridad pública (lit. h del art. 4 de la Ley 472/98), al acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna (lit. j Ibídem) y a la realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas, de manera ordenada, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes (lit. m Ibídem), invocados

por el actor, y en consecuencia, ordenar a los entes accionados competentes (Transmilenio S.A., IDU, Alcaldía Mayor de Bogotá) para que instalen los elementos necesarios o construyan o modifiquen las instalaciones físicas de dicha estación, a fin de que a la salida del túnel sobre la Caracas, las personas en situación de discapacidad, los niños en coche y los adultos mayores, tengan la posibilidad de desplazarse libremente, sin obstáculos ni peligros, de manera permanente e ininterrumpida.

Se suscribe respetuosamente,



CARLOS ANDRÉS ZAMBRANO SANJUÁN

Procurador 88 Judicial I para Asuntos Administrativos de Bogotá D.C.