



REPÚBLICA DE COLOMBIA
RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO CUARTO ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE TUNJA

Tunja, veintiuno (21) de mayo de dos mil diecinueve (2019)

Medio de control: Simple Nulidad

Demandante: Anderson Rolando Mendivelso Mejía

Demandado: Municipio de Tunja

Radicación: 15001 3333 004 **2019 00051 00**

1. ASUNTO

Una vez surtido el trámite previsto en el artículo 233 del CPACA, el Despacho procede a resolver la medida cautelar de suspensión provisional de los efectos jurídicos de los Decretos 0014 de 14 enero de 2019 y 059 de 4 de febrero de 2019 expedidos por la Alcaldía Mayor de Tunja, por medio de los cuales se adoptaron medidas para el ordenamiento del tránsito en esta ciudad.

2. ANTECEDENTES¹

El señor Anderson Rolando Mendivelso Mejía, en ejercicio del medio de control de simple nulidad, solicitó la nulidad con efectos *ex tunc* de los Decretos Nos 0014 de 14 de enero de 2019² y 0059 de 4 de febrero de 2019³.

Expuso que dichos actos administrativos establecían un “*confuso régimen de pico y placa por el cual en seis variables de ubicación y horas se restringe la movilidad*”; que no contaban con estudios previos idóneos y tampoco fueron socializados de manera adecuada con la ciudadanía.

Señaló que los Decretos demandados carecían de validez, al vulnerar el principio de legalidad, el debido proceso y coherencia, además, de incurrir en causales de nulidad tales como, violación a las normas en que debieron fundarse, desviación de poder y falsa motivación.

Agregó que su aplicación generaba múltiples perjuicios, era de difícil entendimiento y carecía de motivación fáctica, traducida en la vulneración de múltiples derechos

¹ Fs. 1 -11 c. ppal

² “Por medio del cual se toman medidas para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos de servicio particular en las vías públicas del perímetro urbano de la ciudad de Tunja, y se dictan otras disposiciones”

³ “Por medio del cual se modifica el Decreto Número 0014 de 14 de enero de 2019”

de los ciudadanos, en virtud de la difícil situación socioeconómica de la ciudad de Tunja.

Sostuvo que el Concejo de Tunja solicitó la revocatoria y/o suspensión de estos Decretos ante la Alcaldía Municipal, sin obtener respuesta.

2.1. Normas demandadas:

“Decreto 014 de 14 de enero de 2019

“Por medio del cual se toman medidas para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos de servicio particular en las vías públicas del perímetro urbano de la ciudad de Tunja, y se dictan otras disposiciones”

EL ALCALDE MAYOR DE TUNJA

En uso de sus facultades Constitucionales y Legales, en especial las conferidas por la Ley 769 de 2002, y

CONSIDERANDO:

Que es obligación y facultad constitucional y legal del Alcalde Municipal la protección de la integridad del espacio público, su destinación al uso común, y en general, tomar medidas que privilegien el interés general sobre el particular.

Que el artículo 2° de la Ley 105 de 1993 “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”, consagra como uno de los principios fundamentales rectores del transporte, el de la intervención del Estado, en virtud del cual, le corresponde la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Que el inciso segundo del artículo 5° de la Ley 336 de 1996 (Estatuto Nacional de Transporte), establece que el servicio privado de transporte es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas.

Que el artículo 1° de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 1° de la Ley 1383 de 2010, prevé que “[...], todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. [...]”.

Que el artículo 2° de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), define como vehículo de servicio particular, el vehículo automotor destinado a satisfacer las necesidades privadas de movilización de personas, animales o cosas.

Que el artículo 3° de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 2° de la Ley 1383 de 2010, establece que son autoridades de tránsito los alcaldes y los organismos de tránsito de carácter municipal, entre otros.

Que, de conformidad con lo establecido en el inciso 2°, del párrafo 3°, del artículo 6° de la Ley 769 de 2002, son los alcaldes, dentro de su respectiva jurisdicción, quienes deberán expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas.

Que el artículo 119 de la referida Ley 769 de 2002 consagra que “sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán [...] impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos”.

Que el artículo 2° de la Ley 105 de 1993, señala como uno de los principios fundamentales rectores del transporte, el de la libre circulación, en virtud del cual se establece que “[...] En caso de conflicto o insuficiencia de la infraestructura del transporte, el Estado preferirá el servicio público colectivo del servicio particular [...]”.

Que son las Autoridades Administrativas, quienes, dentro de su jurisdicción, deben expedir las normas y tomar las medidas necesarias para solucionar y garantizar los desplazamientos peatonales y vehiculares, siguiendo los parámetros de prevención, comodidad, seguridad, agilidad y fluidez.

Que la ciudad de Tunja mediante Decreto Municipal N° 0365 de 2010, adoptó el Plan de Movilidad, que acoge los “lineamientos de una movilidad sostenible” con los objetivos de promover e implementar formas de movilidad que sean incluyentes, asequibles en términos de tiempo y costos, accesibles, seguros, compatibles con el medio ambiente y que promuevan la salud pública.

Que, con ocasión de los resultados técnicos obtenidos mediante el Convenio Interadministrativo No. 010 de 2012 celebrado entre la Alcaldía Mayor de Tunja y la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (U.P.T.C.), con objeto de elaborar una “Herramienta de transporte terrestre urbano de pasajeros y carga. Simulación del efecto de proyectos de infraestructura y políticas de transporte” se estableció a través de ejercicios estadísticos y de estudios de ingeniería de tránsito y transporte, que los vehículos de servicio particular contribuyen a disminuir las capacidades y los niveles de servicio en la malla vial de la ciudad, para lo que se recomienda la adopción de la medida de pico y placa para optimizar la movilidad.

Que, a raíz del estudio técnico mencionado en el párrafo anterior, la Alcaldía Municipal de Tunja durante los diferentes años profirió actos administrativos con el objeto de generar estrategias que aporten a la movilidad de la ciudad y racionalicen el uso del vehículo en el centro histórico, tales como: Decreto Municipal N° 0087 del 20 de febrero de 2013, Decreto Municipal N° 0151 del 22 de marzo de 2013, Resolución Municipal N° 0154 del 29 de enero de 2014, Decreto Municipal N° 0058 del 19 de febrero de 2014, Decreto Municipal N° 0148 del 27 de mayo de 2015, Decreto Municipal N° 0175 del 16 de mayo de 2016, Decreto Municipal N° 0201 del 13 de junio de 2016.

Que en el año 2013, la Alcaldía Mayor de Tunja y la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (U.P.T.C.), suscribieron el Convenio Interadministrativo No. 052, con el objetivo principal de hacer el seguimiento a las acciones implementadas durante ese año; y como consecuencia del mismo, su documento principal presentó los resultados correspondientes a las tareas de seguimiento que se planearon y ejecutaron durante el primer año, en donde se analizó la variación de los indicadores en la operación del sistema de transporte público, el movimiento de pasajeros y ocupación en otros modos de transporte como vehículos particulares y motocicletas, y los cambios en la percepción que los usuarios tenían acerca de la calidad del servicio en el transporte público, la variación en los volúmenes de tránsito en las principales intersecciones, la velocidad en corredores importantes y el ruido en los principales puntos del centro histórico de la ciudad.

Que especialmente, en los resultados obtenidos del Convenio Interadministrativo No. 052 de 2013 se exponen las bondades de las medidas adoptadas originadas por el impacto directo de la aplicación de las restricciones a la circulación de vehículos automotores las cuales se vieron reflejadas en la disminución de los flujos vehiculares en intersecciones importantes del centro de la ciudad como son: Carrera 9 con Calle 21, Carrera 11 con Calle 17, Carrera 12 con Calle 18, Carrera 14 con Calle 18 y Sector Terminal de Transporte. Análogamente se encontró un aumento significativo en la velocidad media de viaje o recorrido en los corredores del centro de la ciudad como: Carrera 9 entre Calles 17 y 24, Carrera 10 entre Calles 25 y 21, Carrera 11 entre Calles 21 y 17, Carrera 12 entre Calle 16 y Av. Colón y Carrera 14 entre Calles 21 y 18.

Que al observar el registro del Parque Automotor de la ciudad de Tunja que se lleva en la Secretaría de Tránsito y Transporte se evidencia un notable incremento anual en el registro inicial (matrícula) de vehículos de servicio particular, especialmente durante los años recientes: 2014, 2015, 2016 y 2017, en los cuales se alcanzaron una tasa de crecimiento aproximada del 30%.

Que en virtud del Convenio Interadministrativo No. 026 de 2015 celebrado entre la Alcaldía Mayor de Tunja y la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (U.P.T.C.) se realizó el estudio denominado "Evaluación de la Efectividad de la Medida de Restricción Vehicular en Tunja".

Que, para el efecto, los resultados obtenidos a nivel de caracterización de la operación vehicular de la ciudad de Tunja, y como principal insumo técnico para la toma de decisiones por parte de la Administración Municipal, se concluye que, al restringir la circulación de vehículos de servicio particular en todo el perímetro urbano de la ciudad, las condiciones de operación presentarían una notoria mejoría reflejada en:

- Reducción del 37.2% en el tiempo adicional de viaje experimentado por los conductores.
- Disminución del 20.5% del grado de utilización de la capacidad de la red vial.
- Aminorción del 36.2% en el percentil 95 de la longitud de las colas.
- Disminución del 6.1% del tiempo en cola debido a los efectos del control semafórico.
- Decrecimiento en un 14.5% de la cantidad de paradas efectivas.
- Incremento del 39.9% en la velocidad promedio de viaje.
- Notoria mejoría en el índice de rendimiento al disminuirse en un 33.1%.
- Mejoramiento en el nivel de servicio de las intersecciones viales experimentando un cambio de entre una a dos categorías lo cual indica que el rendimiento vial pasa de un rango dado de condiciones a otro que refiere beneficios perceptibles por la totalidad de los usuarios.

Que finalmente, en el referido documento técnico, una vez realizados los respectivos análisis, los autores se refieren a las posibles acciones de modificación y complementación de la medida de restricción vehicular sugiriendo a la Administración Municipal y a la autoridad competente en materia de Tránsito, contemplar la posibilidad de restringir la circulación de vehículos de servicio particular en la totalidad del perímetro urbano de la ciudad de Tunja, situación que daría lugar al mejoramiento de las condiciones de operación de los vehículos, además de una atenuación de la cantidad de emisiones contaminantes en aproximadamente 30%, sumado al beneficio de reducir simultáneamente la congestión del tráfico y los accidentes asociados a ésta.

Que igualmente, se evidencia que el excesivo tránsito de vehículos de servicio particular genera impactos ambientales negativos y problemas de seguridad vial asociados con maniobras no prudentes para acceder y transitar por las vías públicas de la ciudad.

Que, como consecuencia de todo lo anterior, se hace necesario que la Administración Municipal adopte medidas de gestión del tránsito de bajo costo y alto impacto, aplicables a todo el perímetro urbano de la ciudad (tanto en el centro histórico como en el resto de la ciudad), con miras a salvaguardar el interés general, contribuir con la disminución de emisiones contaminantes producidas por fuentes móviles y, promover la seguridad de los usuarios de transporte en vehículos de servicio particular.

Que resulta necesario mantener libre de cualquier medida restrictiva, una red de corredores principales que permitan el libre tránsito de los vehículos de servicio particular con el fin de garantizar que se satisfagan las necesidades de movilización de residentes y visitantes que tienen como destino otros municipios y ciudades dentro o fuera del departamento de Boyacá, y que por tal efecto, requieren transitar por los corredores principales dentro del perímetro urbano de la ciudad de Tunja.

Que, de acuerdo con lo citado anteriormente, es necesario mantener libre de cualquier medida restrictiva, los siguientes corredores principales:

- Corredor Longitudinal 1 (Norte - Sur):
Ingreso y/o salida a Tunja – Avenida Norte – Glorieta Norte.
- Corredor Longitudinal 2 (Sur-Norte):
Ingreso y/o salida a Tunja – Avenida Sur – Avenida Oriental – Glorieta Norte.
- Corredor Transversal 1 (Oriente-Occidente):
Ingreso y/o salida a Tunja – Avenida Paseo de la Gobernación – Glorieta Casa del Gobernador – Calle 32 – Glorieta Norte.
- Corredor Transversal 2 (Occidente-Oriente):
Ingreso y/o salida a Tunja – Vía Moniquirá - Tunja – Diagonal 38 – Glorieta Norte.
- Corredor Complementario:

Ingreso y/o salida a Tunja – Transversal 19 – Calle 22 – Avenida Colón – Avenida Maldonado – Glorieta Norte.

Que es necesario tener en cuenta dentro de las medidas contenidas en el presente decreto, los vehículos de turistas que ingresan o salen del perímetro urbano de la ciudad de Tunja, en atención a que la ciudad es considerada como “Destino Turístico, Cultural y Religioso”, y su centro histórico ha sido declarado como “Monumento Nacional” según la Ley 163 de 1959.

Que, dentro del marco constitucional y legal aplicable, se han ponderado las medidas adicionales que se adoptarán mediante el presente Decreto, teniendo en cuenta los criterios de necesidad, eficiencia, proporcionalidad y racionalidad.

Que el contenido del presente Decreto fue publicado en la Página Web de la Alcaldía de Tunja durante el periodo comprendido entre el veintisiete (27) de diciembre de 2018 y el catorce (14) de enero del año 2019, en cumplimiento a lo determinado en el numeral 8, del Artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, “Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo”; con el objeto de recibir opiniones, comentarios y propuestas alternativas.

Que es necesario adelantar por parte de la Administración Municipal a través de la Secretaría de Tránsito y Transporte, el proceso de socialización de las medidas que se adoptarán en el presente Decreto, publicando y divulgando su contenido por medios de comunicación masiva.

Que, en mérito de lo anteriormente expuesto, este Despacho,

DECRETA

ARTÍCULO PRIMERO. RESTRICCIÓN VEHICULAR: *Restringir la circulación de vehículos automotores de servicio particular, de lunes a viernes, entre las 7:00 a.m. y las 7:00 p.m., en días hábiles en todo el perímetro urbano de la ciudad de Tunja.*

PARÁGRAFO PRIMERO: *Entiéndase por vehículos automotores de servicio particular, aquellos definidos en el artículo 2° de la Ley 769 de 2002 como: Vehículo automotor destinado a satisfacer las necesidades privadas de movilización de personas, animales o cosas.*

En consecuencia, se incluyen dentro de la restricción:

- *Los vehículos de servicio particular para el transporte de personas clases: Automóvil, Camioneta y Campero.*
- *Los vehículos de servicio particular para el transporte de animales clases: Camioneta y Camión.*
- *Los vehículos de servicio particular para el transporte de carga clase: Camioneta, Camión y Volqueta.*

Por lo anterior, se excluyen de esta restricción los vehículos clase motocicleta.

ARTÍCULO SEGUNDO. TRAMOS EXCLUIDOS: *Queda excluida de la restricción establecida en el presente artículo, la infraestructura de transporte (vías y glorietas), que conforman los siguientes corredores principales, dentro del perímetro urbano de la ciudad de Tunja:*

1. Corredor Longitudinal 1 (Norte - Sur):

Ingreso y/o salida a Tunja – Avenida Norte – Glorieta Norte.

2. Corredor Longitudinal 2 (Sur - Norte):

Ingreso y/o salida a Tunja – Avenida Sur – Avenida Oriental – Glorieta Norte.

3. Corredor Transversal 1 (Oriente - Occidente):

Ingreso y/o salida a Tunja – Avenida Paseo de la Gobernación – Glorieta Casa del Gobernador – Avenida Olímpica (Calle 32) – Glorieta Norte.

4. Corredor Transversal 2 (Occidente - Oriente):

Ingreso y/o salida a Tunja – Vía Moniquirá - Tunja – Diagonal 38 – Glorieta Norte.

5. Corredor Complementario:

Ingreso y/o salida a Tunja – Transversal 19 – Calle 22 – Avenida Colón – Avenida Maldonado – Glorieta Norte.

PARÁGRAFO: Para efecto de dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente artículo, los conductores de vehículos automotores de servicio particular ya sean residentes o visitantes, podrán transitar con sus automotores por los cinco (5) corredores principales con el propósito de realizar el recorrido en tránsito por el perímetro urbano de la ciudad de Tunja, movilizarse para ingresar o salir de la ciudad y trasladarse en los sentidos norte-sur, sur-norte, oriente-occidente y occidente-oriente dentro del perímetro urbano; pero NO podrán salir de los respectivos corredores establecidos con el propósito de ingresar a la Malla Vial Local definida por las calles, carreras, diagonales, transversales, vías colectores y avenidas de acceso y circulación de escala local con las cuales se generan los trazados urbanos de toda la ciudad; de no acatar esta disposición, estarán incurso en la comisión de la infracción a la norma de tránsito establecida en el artículo decimo del presente decreto.

ARTÍCULO TERCERO. SEÑALIZACIÓN E INFORMACIÓN: La Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja instalará señalización informativa tipo especial, a través de elementos como vallas, pasacalles, tableros y otros elementos, ubicados en el ingreso al perímetro urbano de la ciudad y en las intersecciones viales importantes donde se cruzan los corredores principales (sin restricción) y los accesos a la malla vial local (con restricción) con el fin de informar a residentes, visitantes, turistas y personas en tránsito por la ciudad, las disposiciones contenidas en el presente decreto, dar claridad sobre la zona de restricción vehicular y las vías exentas de la medida, y así, poder realizar una efectiva organización, regulación y control del tránsito en la ciudad, bajo parámetros de movilidad sostenible y aplicabilidad de la norma.

No obstante, lo anterior, en sitios e intersecciones viales de menor categoría dentro de la malla vial local, donde no se disponga de la señalización informativa aquí mencionada, los conductores de vehículos de servicio particular deberán acatar y dar cumplimiento lo establecido en el artículo 55 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) o la norma que lo modifique.

ARTÍCULO CUARTO. APLICACIÓN: La restricción a la circulación de vehículos automotores de servicio particular prevista en el Artículo Primero se aplicará de acuerdo con el último dígito del número de la Placa Única Nacional, según la siguiente tabla:

DÍA HÁBIL CON RESTRICCIÓN	NO PODRÁN CIRCULAR EN EL HORARIO COMPRENDIDO ENTRE LAS 7:00 A.M. Y 7:00 P.M., DENTRO DEL PERÍMETRO URBANO DE LA CIUDAD DE TUNJA, EN LOS DÍAS SEÑALADOS, LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES DE SERVICIO PARTICULAR CON PLACA TERMINADA EN LOS NÚMEROS:
LUNES	3 y 4
MARTES	5 y 6
MIÉRCOLES	7 y 8
JUEVES	9 y 0
VIERNES	1 y 2

PARÁGRAFO: La Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja realizará evaluaciones periódicas de las medidas adoptadas en el presente Decreto y aplicará el procedimiento de rotación en el día hábil de la restricción para no limitar en el tiempo a un mismo número de vehículos automotores de servicio particular, garantizando la equidad de la medida y una densidad proporcionada de vehículos fuera de circulación para mantener condiciones adecuadas de movilidad y nivel de servicio en la malla vial del perímetro urbano de la ciudad de Tunja.

ARTÍCULO QUINTO. EXCEPCIONES: Exceptuar de la restricción prevista en el presente decreto, las siguientes categorías de vehículos automotores:

1. Vehículos automotores propulsados exclusivamente por motores eléctricos.
2. Caravanas de vehículos para el transporte de funcionarios del orden Nacional, Departamental y Municipal; y vehículos con placa oficial para el transporte de funcionarios del orden Nacional, Departamental y Municipal.
3. Vehículos de Servicio Diplomático o Consular o automotor identificado con Placas Especiales asignadas por el Ministerio de Relaciones Exteriores; y vehículos para el transporte de Autoridades Eclesiásticas.
4. Vehículos de Organismos de Seguridad del Estado, es decir, los automotores que pertenezcan o hagan parte de los cuerpos de seguridad del Estado, Fuerzas Militares, Policía Nacional y Cuerpo Técnico de Investigación de la Fiscalía General de la Nación y los que ejerzan funciones legales de Policía Judicial.
5. Vehículos de Autoridades Judiciales Penales, es decir, los automotores de propiedad de los (las) Magistrados (as) de las Salas Penales del Tribunal Administrativo de Boyacá, los (las) Jueces(zas) Penales y los (las) Fiscales, a quienes el Consejo Seccional de la Judicatura y la Fiscalía General de la Nación, certifiquen que desempeñan dicha labor en la ciudad de Tunja y que se presenta riesgos en su seguridad y que no tienen asignado un vehículo oficial para su transporte y seguridad.
6. Vehículos de Emergencia, es decir, los automotores debidamente identificados e iluminados, dispuestos para movilizar personas afectadas en su salud, prevenir o atender desastres y/o calamidades, o actividades policiales, debidamente registrados como tal con las normas y características que exige la actividad para la cual se registren, y los automotores que realizan atención médica domiciliaria debidamente identificados, cuando en ellos se desplace personal médico en servicio.
7. Vehículos de Empresas de Servicios Públicos domiciliarios, es decir, los automotores destinados o contratados por las Empresas de Servicios Públicos Domiciliarios para la instalación, mantenimiento y reparación de las redes de servicios públicos, siempre y cuando cuenten con plena y pública identificación consistente en los logotipos de la empresa, ya sean pintados o adheridos en la cabina.
8. Vehículos destinados para la Regulación y el Control del Tránsito y el Transporte en la ciudad de Tunja, es decir, los automotores tipo patrulla y tipo grúa de propiedad o contratados por la Alcaldía de Tunja o la Policía Metropolitana de Tunja.
9. Vehículos para el control de Emisiones y Vertimientos, es decir, los automotores de propiedad o contratados, utilizados por las Autoridades Ambientales y de Desarrollo para la atención, revisión y prevención de emisiones y vertimientos contaminantes, siempre y cuando tengan los logotipos ya sean pintados o adheridos en la cabina.
10. Vehículos de personas con discapacidad, es decir, automotores que transporten o sean conducidos por personas con discapacidad permanente, cuya condición motora, sensorial o mental limite su movilidad, siempre y cuando cumplan las normas establecidas para la conducción de vehículos y porten en el vidrio panorámico delantero, el debido distintivo con la señal de persona discapacitada.
11. Carrozas fúnebres y vehículos destinados y/o adecuados técnicamente para el traslado de féretros.
12. Vehículos Blindados, es decir, los automotores con nivel tres (3) o superior de blindaje, autorizados por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.
13. Vehículos Escolta, es decir, aquellos automotores conducidos por personal armado autorizado y registrado ante la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.
14. Vehículos de Medios de Comunicación, es decir, los automotores de propiedad o contratados, de los medios de comunicación (Televisión, Radio y Prensa), que porten de forma visible, ya sean pintados o adheridos en la cabina, los logotipos del medio de comunicación y que transporten personal y/o

equipos técnicos de comunicación para el desarrollo de la labor periodística. Se incluye dentro de esta categoría los automotores de propiedad o contratados por las Empresas de Producción de Televisión y Cine, nacionales o extranjeras, que transporten personal y/o equipos técnicos utilizados en la grabación de sus producciones.

15. Vehículos que, por su configuración y/o condición especial, no se encuentran enmarcados dentro de las anteriores categorías. Para el efecto, el despacho de la Secretaría de Tránsito y Transporte dentro de sus competencias que le asisten como Autoridad Municipal de Tránsito y Transporte, evaluará y juzgará la conveniencia de autorizar o no la excepción, la cual, en caso de otorgarse, tendrá condiciones especiales y un término específico y temporal de vigencia.

PARÁGRAFO PRIMERO: Los automotores que cumplan con las condiciones establecidas dentro de las quince (15) categorías de vehículos exceptuados deberán ser registrados ante la Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja para poder obtener la respectiva autorización. En consecuencia, para poder acceder a la excepción, el propietario y/o poseedor del automotor presentará ante la Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja los documentos establecidos en el artículo sexto del presente Decreto.

No se expedirá autorización de excepción a favor de los automotores que no cumplan con las condiciones establecidas dentro de las quince (15) categorías de vehículos exceptuados; igualmente, no se expedirá autorización a favor de los automotores que, cumpliendo con las condiciones establecidas, sus propietarios y/o poseedores no cumplan con la totalidad de requisitos establecidos en el parágrafo segundo del presente artículo.

Los propietarios y/o poseedores de vehículos que cumplan con las condiciones de excepción y hayan obtenido la respectiva autorización por parte de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja, deberán portarla y presentarla en el momento que sea requerida por las Autoridades de Tránsito Operativas, ya sean Agentes de Tránsito y Transporte adscritos a esta Secretaría o Policías de Tránsito y Transporte adscritos a la Policía Metropolitana de Tunja, quienes serán los encargados de velar por el cumplimiento de lo dispuesto en presente decreto.

Todas las autorizaciones de excepción tendrán una vigencia, la cual será renovada siempre y cuando subsistan las condiciones iniciales que dieron origen al otorgamiento de la autorización en cuanto al cumplimiento de los requisitos establecidos.

A partir de la fecha de entrada en vigencia del presente decreto, quedarán sin validez los certificados y autorizaciones expedidas por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja, a propietarios y/o poseedores de vehículos de servicio particular, con fundamento en el Decreto 0087 del 20 de febrero de 2013, sus decretos modificatorios y la Resolución No. 0154 del 29 de enero de 2014.

La Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja llevará un registro actualizado de los vehículos exceptuados con el propósito de mantener un control efectivo de las autorizaciones expedidas.

ARTICULO SEXTO. PROCEDIMIENTO PARA LA AUTORIZACIÓN DE EXCEPCIÓN: Para la obtención de la autorización de excepción del vehículo de servicio particular, se establece el siguiente procedimiento:

1. Requisitos legales generales:

- El automotor debe estar registrado (matriculado) ante un organismo de tránsito del país.
- El automotor debe estar inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).
- El automotor no debe estar incurso en procesos judiciales que originen restricción a la circulación.
- La propiedad del automotor debe estar en la persona natural o jurídica en quien concurren las condiciones de excepción.

2. Presentación de documentos: El propietario y/o poseedor del automotor deberá acreditar ante el despacho de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja, los siguientes documentos:

- Solicitud en la que se exponga las razones que motivan la excepción.

- Fotocopia simple del (de los) documento(s) que motiva(n) la excepción, de acuerdo con la categoría establecida. Por ejemplo, para la categoría No. 4 las certificaciones expedidas por el Concejo Seccional de la Judicatura, Fiscalía General de la Nación o autoridad competente; para la categoría No. 10 el certificado de registro de inscripción municipal como persona discapacitada; para la categoría No. 12 las certificaciones y documentos expedidos por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada; etc.
- Fotocopia simple de los documentos del vehículo:
 - Licencia de tránsito.
 - Seguro obligatorio ante accidentes de tránsito (SOAT), vigente.
 - Certificado de revisión tecnomecánica vigente (cuando aplique).
 - A través de la licencia de tránsito y el respectivo contrato de compraventa, acreditar la calidad de poseedor del automotor cuando se esté en tal condición.
- Fotocopia simple de los documentos del conductor:
 - Cédula de ciudadanía.
 - Licencia de conducción vigente y de la categoría requerida para la clase de vehículo de la solicitud.
- Paz y salvo por concepto de multas, comparendos y obligaciones tributarias que graven el vehículo, salvo que goce de alguna exención tributaria.

3. Verificación de documentos y estudio de la solicitud: Una vez presentados los documentos por parte del propietario y/o poseedor del automotor, la Secretaría de Tránsito y Transporte contará con un tiempo máximo de quince (15) días hábiles para realizar la verificación de documentos, estudio y viabilidad de la solicitud de excepción presentada.

En caso de faltar documentos, requerir aclaraciones y/o existir inconsistencias en la documentación presentada, la Secretaría de Tránsito y Transporte le indicará por escrito al propietario y/o poseedor del automotor lo respectivo, para que en un tiempo no mayor a diez (10) días hábiles, se acredite lo pertinente y/o subsane su solicitud. Una vez superada esta etapa, la entidad tendrá un tiempo máximo de diez (10) días hábiles contados a partir de la nueva presentación de documentos, para expedir o negar la autorización. En caso de que el solicitante no presente los documentos requeridos por la entidad en el tiempo establecido, se entenderá que desiste de su solicitud.

4. Expedición de la autorización: Dentro del mismo tiempo máximo de quince (15) días hábiles establecidos en el numeral 3; la Secretaría de Tránsito y Transporte expedirá la respectiva autorización a favor del propietario y/o poseedor del vehículo exceptuado y lo incluirá en el registro de vehículos exceptuados.

La expedición de la autorización de excepción no supe documentos legales requeridos para la operación del automotor, ni crea derecho adicional para el solicitante.

ARTÍCULO SÉPTIMO. VEHÍCULOS DE TURISTAS: Se autoriza la circulación por la malla vial local definida por las calles, carreras, diagonales, transversales, vías colectores y avenidas de acceso y circulación de escala local; únicamente para llegada y salida del sitio de hospedaje, a los vehículos de turistas que se encuentren en tránsito para ingresar o salir del perímetro urbano (zona de restricción) de la ciudad de Tunja, siempre que demuestren en cada caso, el respectivo comprobante de pago del último peaje expedido antes de ingresar a la jurisdicción del municipio de Tunja, con vigencia del día del requerimiento efectuado por las autoridades de tránsito operativas y el comprobante de reserva de hospedaje impreso y con todos los datos que permitan identificar su autenticidad, o la factura de pago de este servicio donde se registre claramente la placa del automotor en que se moviliza(n) el (los) turista(s), los cuales deberán corresponder en todo caso al día que sean requeridos por las autoridades de tránsito operativas.

En caso de ingresar por una vía que no exista peaje, bastará con el comprobante de reserva de hospedaje impreso y con todos los datos que permitan identificar su autenticidad, donde se registre claramente la placa del vehículo en que se moviliza(n) el (los) turista(s) y el cual ha sido objeto de la reserva previa.

Tanto el comprobante de pago del último peaje expedido antes de ingresar a la jurisdicción del municipio de Tunja, como el comprobante de reserva de hospedaje o la factura de pago de este

servicio, se deben presentar en el mismo momento del requerimiento efectuado por parte de las autoridades de tránsito operativas, y no se aceptará que se presenten posteriormente o en la etapa de audiencia fijada dentro del proceso contravencional a las normas de tránsito que se adelante en caso de elaborarse la orden de comparendo único nacional.

La presente autorización no estará sujeta al contenido del artículo tercero del presente decreto por no tratarse de una excepción contenida en el mismo.

PARÁGRAFO: Para efectos del presente decreto se considera como "Turista" a toda aquella persona que planea su viaje, se traslada desde cualquier punto geográfico a la ciudad de Tunja, y que pernocta por lo menos, por una (1) noche en un hotel, posada, alojamiento o establecimiento reconocido por el registro nacional de turismo (RNT).

ARTÍCULO OCTAVO. PEDAGOGÍA: Durante los primeros treinta (30) días calendario de entrada de vigencia del presente decreto, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja, a través de la autoridad de tránsito operativas, informarán a los conductores que infrinjan las disposiciones contenidas en el presente decreto con el objetivo de sensibilizar y concientizar a los ciudadanos de la medida.

ARTICULO NOVENO. INICIO EFECTIVO DE LA RESTRICCIÓN: Vencido el término previsto en el artículo anterior, para la implementación de medidas de carácter pedagógico, a partir del día viernes 15 de febrero del dos mil diecinueve (2019), en caso de infracción a la restricción de circulación señalada en la presente norma municipal, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja, a través de las autoridades de tránsito operativas, impartirá al conductor infractor, una orden de comparendo único nacional de tránsito por la comisión de la infracción a las normas de tránsito establecida en el artículo sexto del presente decreto.

ARTÍCULO DÉCIMO. SANCIÓN: El incumplimiento a la medida de "Restricción a la Circulación Vehicular" señalada en el presente decreto será sancionado conforme con lo dispuesto en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, en cuyos literales C y C.14, establece:

"C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

C.14 Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado."

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO. VIGILANCIA Y CONTROL: La vigilancia y control de las disposiciones contenidas en el presente Decreto estará a cargo de las autoridades administrativas y operativas de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO. DIVULGACIÓN: La Alcaldía de Tunja por intermedio de la Oficina Asesora de Comunicaciones, adelantará la divulgación de las disposiciones contenidas en el presente Decreto a través de su Página Web y por medios de comunicación masivos. La Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja, en su calidad de autoridad de tránsito municipal, adelantará campañas de divulgación a la ciudadanía a través de su personal administrativo y operativo.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO. VIGENCIA Y DEROGATORIAS: El presente decreto rige a partir de su expedición y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, particularmente el Decreto municipal N° 0087 del 20 de febrero de 2013, el Decreto municipal N° 0151 del 22 de marzo de 2013, el Decreto municipal N° 0058 del 19 de febrero de 2014, el Decreto municipal N° 0175 del 16 de mayo de 2016, el Decreto municipal N° 0201 del 13 de junio de 2016 y la Resolución municipal N° 0154 del 29 de enero de 2014."

"Decreto 0059 de 4 de febrero de 2019"

"Por medio del cual se modifica el Decreto Número 0014 del 14 de enero de 2019"

EL ALCALDE MAYOR DE TUNJA

En uso de sus facultades Constitucionales y Legales, en especial las conferidas por la Ley 769 de 2002, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 3° de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 2° de la Ley 1383 de 2010, establece que son autoridades de tránsito los alcaldes y los organismos de tránsito de carácter municipal, entre otros.

Que, de conformidad con lo establecido en el inciso 2°, del párrafo 3°, del artículo 6° de la Ley 769 de 2002, son los alcaldes, dentro de su respectiva jurisdicción, quienes deberán expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas.

Que el artículo 119 de la referida Ley 769 de 2002 consagra que "sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán [...] impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos".

Que son las autoridades administrativas, quienes, dentro de su jurisdicción, deben expedir las normas y tomar las medidas necesarias para solucionar y garantizar los desplazamientos peatonales y vehiculares, siguiendo los parámetros de prevención, comodidad, seguridad, agilidad y fluidez.

Que mediante Decreto Número 0014 del 14 de enero de 2019, la Administración municipal adoptó medidas para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos de servicio particular en las vías públicas del perímetro urbano de la ciudad de Tunja y se dictaron otras disposiciones.

Que, en el citado decreto, en su artículo primero, se adoptó la medida administrativa de restringir la circulación de vehículos automotores de servicio particular, de lunes a viernes, entre las 7:00 a.m. y las 7:00 p.m., en días hábiles en todo el perímetro urbano de la ciudad de Tunja.

Que igualmente, en su artículo segundo, se excluyó de la restricción establecida, la infraestructura de transporte (vías y glorietas), que por sus características operativas y de conectividad permiten la integración de diferentes municipios en el área de influencia de la ciudad de Tunja.

Que, ibídem, en sus artículos octavo y noveno, se estableció que durante los primeros treinta (30) días calendario de entrada de vigencia del decreto, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja, a través de la autoridad de tránsito operativa, informaría a los conductores que infringieran las disposiciones, con el objetivo de sensibilizar y concientizar a los ciudadanos sobre la medida, y que vencido el término previsto, en caso de infracción a la restricción de circulación señalada, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja, a través de las autoridades de tránsito operativas, impartiría al conductor infractor, una orden de comparendo único nacional de tránsito por la comisión de la infracción a las normas de tránsito establecida en el mismo decreto.

Que durante el período comprendido entre el quince (15) de enero y el catorce (14) de febrero del año en curso, la administración municipal de Tunja a través de la Secretaría de Tránsito y Transporte, realizó mesas de trabajo y pedagogía con los diferentes gremios económicos de la ciudad, con las juntas de acción comunal y con el Honorable Concejo de la ciudad, encontrándose que existen aspectos de la restricción que ameritan ser evaluadas y modificadas con el propósito de no afectar la economía del Municipio, y el trabajo y la libre circulación de sus habitantes.

Que la secretaría de Transito y Transporte efectuó el seguimiento a la implementación e la medida, encontrando a raíz del seguimiento efectuado a la implementación de la medida, determinando que la misma ha sido acogida y cumplida por la mayoría de ciudadanos, sin embargo, en los 3 periodos pico del día se ve el mayor irrespeto a la restricción vehicular.

Que la administración municipal considera viable la modificación de la medida en el sentido de ajustar el horario de aplicación de la restricción vehicular, modificar y adicionar los tramos excluidos y ampliar el periodo de pedagogía y la entrada en vigencia efectiva de la medida.

Que es necesario adelantar por parte de la Administración Municipal a través de la Secretaría de Tránsito y Transporte, el proceso de socialización de las medidas que se adoptarán en el presente Decreto, publicando y divulgando su contenido por medios de comunicación masiva.

Que es necesario continuar por parte de la Administración Municipal a través de la Secretaría de Tránsito y Transporte, el proceso de sensibilización de las medidas de restricción vehicular, publicando y divulgando su contenido por medios de comunicación masiva.

Que, en mérito de lo anteriormente expuesto,

DECRETA:

ARTÍCULO PRIMERO. Modifíquese el artículo primero del Decreto Número 0014 del 14 de enero de 2019, el cual quedará así:

“ARTÍCULO PRIMERO. RESTRICCIÓN VEHICULAR: Restringir la circulación de vehículos automotores de servicio particular, para el anillo vial del centro histórico de la ciudad y demás vías que hacen parte del perímetro urbano de la ciudad de Tunja, en los siguientes tramos y horarios:

RESTRICCIÓN VEHICULAR ANILLO VIAL CENTRO HISTORICO CIUDAD DE TUNJA: Restringir la circulación de vehículos automotores de servicio particular, de lunes a viernes, entre las 7:00 a.m. y las 7:00 p.m., en días hábiles dentro del siguiente anillo vial de la ciudad de Tunja.

Desde la Glorieta Norte, tomando la Avenida Maldonado hasta la Plazoleta Muisca, tomando la avenida Colón hasta la Carrera 13 para tomar la Calle 22 hasta la Transversal 16 y llegar a la Carrera 15 hasta la Calle 17, de ahí hasta la Carrera 14 (monumento a los tiestos) para empalmar con la Calle 16 hasta la Carrera 11. De ahí tomar la Carrera 11 sentido sur hasta la Calle 13 (Bosque de la República), tomando la Carrera 10 hasta la Calle 12, llegando a la Carrera 9, hasta la Calle 16, se toma entre Carrera 9 y Carrera 10 y Carrera 10 entre Calle 16 y Calle 13; tomando la Calle 16 entre Carrera 9 y la Carrera 7 hasta el semáforo de la Terminal de Transportes que conecta con la Avenida Oriental y volver a la Glorieta Norte.

RESTRICCIÓN VEHICULAR PERIMETRO URBANO FUERA DEL ANILLO VIAL CENTRO HISTORICO: Restringir la circulación de vehículos automotores de servicio particular, de lunes a viernes, en días hábiles, en todo el perímetro urbano de la ciudad de Tunja fuera del anillo vial mencionado anteriormente, en los siguientes intervalos horarios:

- Entre las 6:30 a.m. y las 9:00 a.m.
- Entre las 12:00 m y las 2:00 p.m.
- Entre las 5:00 p.m. y las 8:00 p.m.

PARÁGRAFO PRIMERO: Entiéndase por vehículos automotores de servicio particular, aquellos definidos en el artículo 2° de la Ley 769 de 2002 como: Vehículo automotor destinado a satisfacer las necesidades privadas de movilización de personas, animales o cosas.

En consecuencia, se incluyen dentro de la restricción:

- Los vehículos de servicio particular para el transporte de personas clases: Automóvil, Camioneta y Campero.
- Los vehículos de servicio particular para el transporte de animales clases: Camioneta y Camión.
- Los vehículos de servicio particular para el transporte de carga clase: Camioneta, Camión y Volqueta.

Por lo anterior, se excluyen de esta restricción los vehículos clase motocicleta.”

ARTÍCULO SEGUNDO. Modifíquese y adiciónese el artículo segundo del Decreto Número 0014 del 14 de enero de 2019, el cual quedará así:

“ARTÍCULO SEGUNDO. TRAMOS EXCLUIDOS: Queda excluida de la restricción establecida en el artículo anterior, la infraestructura de transporte (vías y glorietas), que conforman los siguientes corredores principales, dentro del perímetro urbano de la ciudad de Tunja:

1. Corredor Longitudinal 1 (Norte - Sur):

Ingreso y/o salida a Tunja – Avenida Norte – Glorieta Norte.

2. Corredor Longitudinal 2 (Sur - Norte):

Ingreso y/o salida a Tunja – Avenida Sur – Avenida Oriental – Glorieta Norte.

3. Corredor Transversal 1 (Oriente - Occidente):

Ingreso y/o salida a Tunja – Avenida Paseo de la Gobernación – Glorieta Casa del Gobernador – Avenida Olímpica (Calle 32) – (Sub-tramo 1: Glorieta Norte – Avenida Norte) – (Sub-tramo 2: Carrera 8 – Avenida Oriental – Glorieta Norte).

4. Corredor Transversal 2 (Occidente - Oriente):

Ingreso y/o salida a Tunja – Vía Monquirá - Tunja – Diagonal 38 – Glorieta Norte.

5. Corredor Complementario 1:

Ingreso y/o salida a Tunja – Transversal 19 – Calle 22 – Avenida Colón – Avenida Maldonado – Glorieta Norte.

6. Corredor Complementario 2:

Ingreso y/o salida a Tunja – Glorieta Soracá-Tunja – Carrera 3 – Transversal 5 a – Paso central Barrio San Francisco – Calle 6 Sur – Carrera 11 – Calle 6 d Sur – Ingreso Complejo de Servicios del Sur.

PARÁGRAFO: Para efecto de dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente artículo, los conductores de vehículos automotores de servicio particular ya sean residentes o visitantes, podrán transitar con sus automotores por los seis (6) corredores principales con el propósito de realizar el recorrido en tránsito por el perímetro urbano de la ciudad de Tunja, movilizarse para ingresar o salir de la ciudad y trasladarse en los sentidos norte-sur, sur-norte, oriente-occidente y occidente-oriente dentro del perímetro urbano; pero NO podrán salir de los respectivos corredores establecidos con el propósito de ingresar a la Malla Vial Local definida por las calles, carreras, diagonales, transversales, vías colectores y avenidas de acceso y circulación de escala local con las cuales se generan los trazados urbanos de toda la ciudad; de no acatar esta disposición, estarán incurso en la comisión de la infracción a la norma de tránsito establecida en el artículo decimo del presente decreto.”

ARTÍCULO TERCERO. Modifíquese el artículo octavo del Decreto Número 0014 del 14 de enero de 2019, el cual quedará así:

“ARTÍCULO OCTAVO. PEDAGOGÍA: Hasta el tres (3) de marzo del año en curso, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja, a través de la autoridad de tránsito operativa, informará a los conductores que infrinjan las disposiciones contenidas en el presente decreto con el objetivo de sensibilizar y concientizar a los ciudadanos de la medida.”

ARTÍCULO CUARTO. Modifíquese el artículo noveno del Decreto Número 0014 del 14 de enero de 2019, el cual quedará así:

“ARTICULO NOVENO. INICIO EFECTIVO DE LA RESTRICCIÓN: Vencido el término previsto en el artículo anterior, para la implementación de medidas de carácter pedagógico, a partir del día lunes 4 de marzo del dos mil diecinueve (2019), en caso de infracción a la restricción de circulación señalada en la presente norma municipal, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja, a través de las autoridades de tránsito operativas, impartirá al conductor infractor, una orden de comparendo único nacional de tránsito por la comisión de la infracción a las normas de tránsito establecida en el artículo décimo del presente decreto.”

ARTÍCULO QUINTO. DIVULGACIÓN: La Alcaldía de Tunja por intermedio de la Oficina Asesora de Comunicaciones adelantará la divulgación de las disposiciones contenidas en el presente Decreto a través de su Página Web y por medios de comunicación masivos. La Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja, en su calidad de autoridad de tránsito municipal, adelantará campañas de divulgación a la ciudadanía a través de su personal administrativo y operativo.

ARTÍCULO SEXTO. VIGENCIA: El presente decreto rige a partir de su expedición y, modifica el Decreto Número 0014 del 14 de enero de 2019.”

3. SOLICITUD DE MEDIDA CAUTELAR⁴

El demandante solicitó la suspensión provisional de los actos administrativos demandados, al considerar que son normas que *“traerían perjuicios a la comunidad, puesto que ellas versan sobre obligaciones en materia de tránsito en la vida diaria, además de imponer multas, actos que carecen de estudios técnicos y en nada motiva su razón de ser”*

Con fundamento en un auto del Consejo de Estado⁵, explicó el alcance y viabilidad de la suspensión provisional de los actos administrativos. En ese sentido, resaltó la procedencia de la medida cuando la vulneración surgía del análisis del acto demandado y de su confrontación con las normas superiores alegadas como violadas.

Indicó que existía trasgresión de las normas en que los actos demandados debieron fundarse y el deber de motivación, tal como se explicó en la demanda, y que se cumplían los principios de *periculum in mora* y *fumus boni iuris*.

3.1. Pruebas que sustentan la solicitud de medida cautelar

La medida cautelar se sustenta en los actos administrativos demandados —Decretos 0014 de 14 enero de 2019 y 059 de 4 de febrero de 2019 —.

4. OPOSICIÓN DEL MUNICIPIO DE TUNJA – ALCALDÍA MAYOR⁶

El municipio de Tunja señaló que la solicitud de medida cautelar no cumplía con los requisitos previstos en el artículo 231 del CPACA.

Destacó que toda medida cautelar debía sustentarse en los principios *periculum in mora* y *fomus boni iuris*, según los cuales correspondía probar el peligro que representa no adoptar la medida y la apariencia del buen derecho, respecto al cual se buscaba un pronunciamiento en sentencia. También, que debía efectuarse un análisis inicial de legalidad para establecer si el acto se ajustaba a las normas

⁴ Fs. 9-10 c. medidas cautelares

⁵ M.P. Hugo Fernando Bastidas Bárcenas, 15 de diciembre de 2016, radicación 11001032700020160003400 (22518)

⁶ Fs. 12-18 c. medidas cautelares

superiores invocadas en la demanda o en la medida cautelar como violadas, así como si se acompañaron las pruebas para la adopción de la decisión⁷.

Adujo que el examen preliminar era sumario y, en modo alguno, avanzaba a afectar la decisión de fondo, pues no se había fijado el litigio ni realizado el debate probatorio. Indicó que, incluso, una vez surtido el trámite procesal, el problema jurídico podía encontrar una solución diferente a la planteada en el auto que resolviera la medida cautelar.

Afirmó que la medida cautelar resultaba incongruente, innecesaria, impertinente y desproporcionada; que no se cumplió con el requisito de argumentación y justificación exigido en el numeral 3° y literal a) del numeral 4 del artículo 231 del CPACA, que permitiera establecer la gravedad de negarla o la necesidad de concederlas.

Puntualizó que, en el caso particular, no se concretaron las normas de rango superior que resultaron vulneradas con los actos demandados, y que las apreciaciones del demandante eran subjetivas, sin base legal que las sustentara. Como tampoco se evidenciaba un pronunciamiento serio y sustancial que permitiera inferir la vulneración del ordenamiento.

5. CONSIDERACIONES

El artículo 238 de la Constitución Política consagra la figura de la suspensión provisional de los actos administrativos, en los siguientes términos:

“Artículo 238. La jurisdicción de lo contencioso administrativo podrá suspender provisionalmente, por los motivos y con los requisitos que establezca la ley, los efectos de los actos administrativos que sean susceptibles de impugnación por vía judicial”.

Con el objeto de proteger y garantizar provisionalmente el objeto del proceso y la efectividad de la sentencia, la Ley 1437 de 2011 consagró unas medidas cautelares de orden preventivo, conservativo, anticipativo o de suspensión, que procederán siempre que se cumplan los requisitos de procedencia decantados por la doctrina y la jurisprudencia, esto es, el *fomus bonus iuris* o la apariencia del buen derecho del demandante y el *periculum in mora* o peligro de mora en el logro de la efectividad de la tutela judicial y la ponderación del interés general y el particular, que dé como resultado la mayor afectación del interés general por la no adopción de la medida cautelar.

⁷ Para ello citó jurisprudencia del Consejo de Estado: M.P. Jaime Orlando Santofimio, 9 de septiembre de 2015, radicación 11001032600020140001700 (49948) y M.P. Sandra Lisset Ibarra Vélez, auto de 15 febrero de 2018, radicación 11001032500020150036600 (0740-15). Del Tribunal Administrativo de Boyacá: 15001233300020170057300

De otra parte, los requisitos para la procedencia de las medidas, formales y sustanciales, así como el procedimiento para su adopción están consagrados en los artículos 229 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

De conformidad con lo anterior, las medidas cautelares pueden ser decretadas antes de ser notificado el auto admisorio de la demanda o en cualquier estado del proceso, a petición de parte debidamente sustentada, sin que la decisión sobre la medida cautelar implique prejuzgamiento. Igualmente, pueden presentarse sucesivas solicitudes de medida cautelar, siempre que se presenten hechos sobrevinientes (art. 233 inciso 6° Ley 1437 de 2011).

El numeral 3 del artículo 230 *ibídem* estableció la suspensión provisional como medida cautelar, y el artículo 231 y siguientes las reglas propias de dicha figura jurídica, así:

“Artículo 231. Requisitos para decretar las medidas cautelares. Cuando se pretenda la nulidad de un acto administrativo, la suspensión provisional de sus efectos procederá por **violación de las disposiciones invocadas en la demanda o en la solicitud que se realice en escrito separado, cuando tal violación surja del análisis del acto demandado y su confrontación con las normas superiores invocadas como violadas o del estudio de las pruebas allegadas con la solicitud.** Cuando adicionalmente se pretenda el restablecimiento del derecho y la indemnización de perjuicios deberá probarse al menos sumariamente la existencia de los mismos. (...)” (Negrillas y subraya fuera del texto original)

En este orden, el Código faculta al juez administrativo para que, según la percepción de la violación normativa alegada, pueda: i) realizar análisis entre el acto y las normas invocadas como transgredidas, y ii) que también pueda estudiar las pruebas allegadas con la solicitud.

De acuerdo con el Consejo de Estado, es aquí donde radica la innovación en la regulación de la suspensión provisional contenida en el CPACA, al considerar:

*“La Sala recuerda que en el anterior CCA —Decreto 01 de 1984—, artículo 152, la procedencia de esta medida excepcional solicitada y sustentada de modo expreso en la demanda o en escrito separado, estaba sujeta o dependía de que la oposición o la contradicción del acto con las disposiciones invocadas como fundamento de la suspensión provisional fuera **manifiesta**, apreciada por **confrontación directa** con el acto o con documentos públicos aducidos con la solicitud.*

*De las expresiones “manifiesta” y “confrontación directa” contenidas en el artículo 152 del Código Contencioso Administrativo anterior, tradicionalmente la doctrina y la jurisprudencia dedujeron que la procedencia de esta figura **excluía** que el operador judicial pudiera incursionar en **análisis** o **estudio**, pues la transgresión por*

el acto de las normas en que debería fundarse, alegadas como sustento de la procedencia de la suspensión, debía aparecer "prima facie", esto es, sin implicar estudio ni esfuerzo analítico alguno.

Ahora bien, no obstante que la nueva regulación como ya se dijo permite que el juez previo a pronunciarse sobre la suspensión provisional lleve a cabo análisis de la sustentación de la medida y estudie pruebas, ocurre que ante el perentorio señalamiento del 2° inciso del artículo 229 del CPACA (Capítulo XI Medidas Cautelares- procedencia), conforme al cual: "La decisión sobre la medida cautelar no implica prejuzgamiento", es preciso entonces que el juez sea muy cauteloso y guarde moderación a fin que el decreto de esta medida cautelar no signifique tomar partido definitivo en el juzgamiento del acto ni prive a la autoridad pública que lo produjo o al demandado (en el caso el elegido o el nombrado cuya designación se acusa), de que ejerzan su derecho de defensa y que para la decisión final se consideren sus argumentos y valoren sus medios de prueba. "⁸

Bajo este contexto, el Despacho procederá a estudiar si la solicitud de medida cautelar cumple los requisitos sustanciales y formales exigidos para su decreto.

6. CASO CONCRETO

6.1. Requisitos formales - CPACA

- **El medio de control ejercido corresponde a un proceso declarativo (art. 229)**

La presente demanda tiene por objeto que se declare la nulidad de los Decretos Nos 0014 de 14 enero de 2019 y 059 de 4 de febrero de 2019 expedidos por la Alcaldía Municipal de Tunja, es decir, se trata de un proceso declarativo de simple nulidad adelantado ante la Jurisdicción Contencioso Administrativa y, en consecuencia, pasible de la medida cautelar de suspensión provisional.

- **La medida solicitada tiene relación directa y necesaria con las pretensiones de la demanda (art. 230)**

Corresponde señalar que la solicitud de medida cautelar se sustenta en el argumento central de la demanda de nulidad contra los actos administrativos demandados, razón por la cual existe plena coincidencia entre lo pretendido en la demanda y el objeto de la medida cautelar.

- **La medida solicitada pretende proteger y garantizar provisionalmente el objeto del proceso**

⁸ CE. SCA. SV, consejera ponente (E): Susana Buitrago Valencia, Bogotá D.C., cuatro (4) de octubre de dos mil doce (2012) Expediente: 11001-03-28-000-2012-00043-00

De acuerdo con la demanda, los actos demandados son ilegales por vicios en su motivación y fundamentación, específicamente, por carecer de estudios, socialización y por causar un perjuicio a los habitantes de la ciudad de Tunja.

Además, la medida de suspensión provisional solicitada guarda plena identidad con el objeto de la Litis y busca garantizar su cumplimiento.

6.2. Requisitos materiales o de fondo para decretar la medida

6.2.1. Infracción de la normas en que deberían fundarse

El demandante explicó que esta causal de nulidad se encuentra consagrada en el artículo 137 del CPACA, y desarrollada ampliamente por la jurisprudencia del Consejo de Estado.

Sostuvo que podía inferirse el principio de legalidad, exigible en todas las actuaciones de la Administración, así como la competencia para la adopción de decisiones que era reglada, la cual debía encontrarse en consonancia con la ley, y que la violación al ordenamiento jurídico podía producirse por vicios de inconstitucionalidad, vicios sustanciales o formales sustentados en el artículo 4° de la Constitución, o vicios de legalidad, por violación directa de la ley, desconocimiento de la propia competencia, interpretación errónea de la ley por quien adoptó el acto y establecimiento de condiciones adicionales a las previstas por la ley.

Aseveró que era evidente la vulneración del derecho a la igualdad, el debido proceso, la buena fe y la confianza legítima, así como del **numeral 1° del artículo 315 constitucional**, relacionado con la siguiente atribución: *“cumplir y hacer cumplir la Constitución, la ley, los decretos del gobiernos, las ordenanzas y los acuerdos del concejo”*, al considerar que no se entregaron argumentos ni estudios en la motivación de los actos, que alteraron intempestivamente la vida de los ciudadanos de Tunja.

Expresó la violación del **artículo 1° de la Ley 136 de 1994**, el cual establece que:

“El municipio es la entidad territorial fundamental de la división político administrativa del Estado, con autonomía política, fiscal y administrativa dentro de los límites que lo señalen la Constitución y la ley y cuya finalidad es el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población en su respectivo territorio.”, teniendo en cuenta que los actos acusados no se sometieron a las normas de mayor jerarquía, al evadir la Constitución y la ley, además de que no propendían por el mejoramiento de la calidad de vida.

En este punto, señaló que era necesario destacar que Tunja atravesaba una crisis socioeconómica muy grave, como consecuencia del incremento exagerado del impuesto predial ocurrido el año pasado, el alto costo de la gasolina y el aumento del desempleo del 9.4% al 13.3%. De tal manera que la medida del “pico y placa” no contribuía al bienestar general, ni al mejoramiento de la vida de los ciudadanos, contrariamente, agravaba la crisis por las cientos de familias que dependían económicamente del trabajo diario en sus vehículos, con afectación del mínimo vital y medio legítimo de subsistencia. Así como la afectación del gremio de los transportadores, padres de familia en la actividad de formación de sus hijos, mensajeros, vendedores, etc.

Añadió que se vulneraba el **literal a) del artículo 2º ibídem**, que a la letra establece:

“Artículo 2o. Régimen de los municipios. El régimen municipal estará definido por lo dispuesto en la Constitución Política, por lo establecido en la ley y por las siguientes disposiciones.

a) *En materia de la distribución de competencias con la Nación y las entidades territoriales, y los regímenes de planeación y presupuestal, por las correspondientes leyes orgánicas, de conformidad por lo dispuesto en los artículos 288, 342 y 352 de la Constitución Política; (...)*”

Además, citó los **numerales 3, 5 y 6 del artículo 3º de la Ley 136 de 1994**, modificado por el artículo 6 de la Ley 1551 de 2012, respecto a los cuales valga mencionar, hay un error de la demanda en su transcripción, así:

Norma citada por el demandante	Artículo 3º Ley 136 de 1994
“Artículo 3o. Funciones de los municipios. Artículo modificado por el artículo 6 de la Ley 1551 de 2012. Corresponde al municipio:	Artículo 3o. Funciones de los municipios. <Artículo modificado por el artículo 6 de la Ley 1551 de 2012. El nuevo texto es el siguiente:> Corresponde al municipio:
3. Promover la participación comunitaria y el mejoramiento social y cultural de sus habitantes.	3. Promover el desarrollo de su territorio y construir las obras que demande el progreso municipal. Para lo anterior deben tenerse en cuenta, entre otros: los planes de vida de los pueblos y comunidades indígenas y los planes de desarrollo comunal que tengan los respectivos organismos de acción comunal.
5. Solucionar las necesidades insatisfechas de salud, educación, saneamiento ambiental, agua potable, servicios públicos domiciliarios, vivienda, recreación y deporte, con especial énfasis en la niñez, la mujer, la tercera edad y los sectores discapacitados, directamente y en concurrencia, complementariedad y coordinación con las demás entidades territoriales y la Nación, en los términos que defina la Ley.	5. Promover la participación comunitaria, la cultura de Derechos Humanos y el mejoramiento social y cultural de sus habitantes. El fomento de la cultura será prioridad de los municipios y los recursos públicos invertidos en actividades culturales tendrán, para todos los efectos legales, el carácter de gasto público social de conformidad con el artículo 1o, numeral 8 de la Ley 397 de 1997.
6. Velar por el adecuado manejo de los recursos naturales y del medio ambiente, de conformidad con la Ley.	6. Promover alianzas y sinergias público-privadas que contribuyan al desarrollo económico, social y ambiental del municipio y de la región, mediante el empleo de los mecanismos de integración dispuestos en la ley. (...)

Aclarado lo anterior, el demandante manifestó que se vulneraban estos numerales, porque los actos no incluyeron la participación ciudadana, a pesar de afectarse toda la comunidad, ni se abrieron espacios para las asociaciones de transportadores afectados en su mínimo vital y medio legítimo de subsistencia.

Agregó que en la parte motiva del Decreto 059 de 4 de febrero, la Administración sostuvo *“Que durante el período comprendido entre el quince (15) de enero y el catorce (14) de febrero del año en curso, la administración municipal de Tunja a través de la secretaria de Tránsito, realizó mesas de trabajo y pedagogía con los diferentes gremios económicos de la ciudad, con las juntas de acción comunal y en el Honorable Concejo de la ciudad (...)”*, lo cual no podía tomarse como socialización, porque estos espacios fueron solicitados por los líderes comunales y gremiales, y no por la iniciativa de aquella, así como tampoco se plantearon soluciones a la población vulnerable, lo cual afectaba las rutas escolares de las familias y a quienes se encontraban en situación de discapacidad, por la modificación de golpe de su rutina de movilidad.

Aseveró que la medida no realizaba ningún cuidado del medio ambiente, porque experiencias como las de Bogotá evidenciaban que el *“pico y placa” “empeñan el futuro ambiental al trasladar el problema de manera exponenciada al futuro, pues invisibilizan la necesidad de medidas estructurales y terminan siendo inútiles al paso del tiempo cuando se aumente por los ciudadanos la cantidad de vehículos”*

Por último, citó el artículo 5° de dicha ley, así:

“Artículo 5o. Principios rectores de la administración municipal. La organización y el funcionamiento de los municipios se desarrollará con arreglo a los postulados que rigen la función administrativa y regulan la conducta de los servidores públicos, y en especial; con sujeción a los principios de eficacia, eficiencia, publicidad y transparencia, moralidad, responsabilidad e imparcialidad (...)”

Respecto al cual, sostuvo que los actos demandados no fueron públicos, ni se discutieron sus razones, lo que los hacía poco transparentes.

6.2.2. Falsa motivación

Con fundamento en jurisprudencia de la Corte Constitucional y del Consejo de Estado, así como de la doctrina, sostuvo que teniendo en cuenta, además, de las razones expuestas en la causal de *“violación de normas en las que debería fundarse”*, podía decirse que los actos hicieron mención de la competencia legal, de la realización de mesas y de la consideración de la Administración para modificar los horarios del *“pico y placa”*. No obstante, precisó que en dichas mesas de trabajo no se hizo saber el contenido, pertinencia, metodología y utilidad de los decretos.

Añadió que la Administración faltó al requisito de planeación, porque no se contaron con estudios previos idóneos, certificados por una entidad experta, que determinaran con mediciones reales el número de vehículos que transitan en la ciudad, la frecuencia, el impacto, cálculos de índices, proyecciones de desarrollo, relación *per cápita* de la malla vial y las diferencias y pertinencias zonales, razón por la cual la modificación de horarios se sustentó en la simple arbitrariedad, carente de soportes y de motivación.

6.2.3. Desviación de atribuciones

Con sustento en doctrina, señaló que para la prosperidad de esta causal era determinante que se revelara la verdadera finalidad económica, política, ideológica o social que impulso al servidor competente a la expedición del acto, porque estos intereses particulares podían verse camuflados de tal forma que, *“ante un análisis leve de legalidad aparentemente se ajusten a los fines y principios dispuestos para la Administración Pública”*.

Indicó que se desconocía cuál era la verdadera finalidad de la Alcaldía, pero que bajo el supuesto de mejorar la movilidad, el efecto obtenido era contrario en tanto se *“gravan zonas que no necesariamente tienen problemas de tráfico, se fijan horarios arbitrarios y sobre todo, se toman medidas placebo que en nada solucionan realmente el problema”*

Por último, estimó que la medida impedía atender el problema de manera integral, y que el “pico y placa” correspondía a una medida aislada, pues los problemas persistían, es decir, se trataba de una solución que atacaba los síntomas únicamente.

6.3. Resolución de la medida cautelar de suspensión provisional

Recordemos que los Decretos demandados restringen la circulación de vehículos automotores de servicio particular, a través de la imposición de la medida conocida como “pico y placa”, dentro del perímetro urbano de la ciudad de Tunja, conforme los horarios, días y demás aspectos establecidos en dichos actos administrativos.

Ahora bien, los reproches de la demanda, que, además, son sustento de la medida cautelar, se condensan en los siguientes aspectos:

- **Vulneración a las normas en que deberían fundarse.** En virtud de que la Administración debía cumplir la Constitución y la Ley, y los Decretos no cuentan con argumentos, ni estudios, no se sometieron a normas de mayor jerarquía, no se incluyó la participación de la ciudadanía y faltan al principio de transparencia.

- **Falsa motivación.** Al considerar que las mesas de trabajo no socializaron el contenido de los Decretos, y porque aquellos no cuentan con estudios previos.
- **Desviación de atribuciones o desviación de poder.** Al estimar que los Decretos ocultan intereses particulares del alcalde y la medida no soluciona el problema de forma estructural.

Efectuada la confrontación de los actos administrativos demandados, específicamente, su articulado con las normas superiores invocadas en la demanda, *prima facie*, el Despacho no evidencia la vulneración alegada, comoquiera que el alcalde municipal, en aplicación de la Constitución y la Ley, precisamente, tiene la facultad de adoptar medidas para la regulación del tránsito y transporte dentro del respectivo municipio.

En efecto, el artículo 314 constitucional establece:

“Artículo 314. *<Artículo modificado por el artículo 3 del Acto Legislativo No. 2 de 2002. El nuevo texto es el siguiente:> En cada municipio habrá un alcalde, jefe de la administración local (...).”*

En concordancia, el artículo 315 le asigna las siguientes atribuciones:

“Artículo 315. *Son atribuciones del alcalde:*

(...)

2. Conservar el orden público en el municipio, de conformidad con la ley y las instrucciones y órdenes que reciba del Presidente de la República y del respectivo gobernador. El alcalde es la primera autoridad de policía del municipio <sic>. La Policía Nacional cumplirá con prontitud y diligencia las órdenes que le imparta el alcalde por conducto del respectivo comandante.

3. Dirigir la acción administrativa del municipio; asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo (...).” (Subraya el Despacho).

De acuerdo con estas normas, el alcalde municipal tiene potestades de policía administrativa y es jefe de la administración local.

Adicionalmente, el Código Nacional de Tránsito —Ley 769 de 2002— regula las normas que rigen a todo el territorio nacional, la actuación de las autoridades de tránsito y estatuye a los alcaldes municipales como autoridades que integran el Sistema Nacional de Tránsito, veamos:

“Artículo 1o. Ámbito de aplicación y principios. *<Artículo modificado por el artículo 1 de la Ley 1383 de 2010. El nuevo texto es el siguiente:> Las normas del*

presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

(...)

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades (...)

“Artículo 3o. Autoridades de tránsito. <Artículo modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010. El nuevo texto es el siguiente:> Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:

(...)

Los Gobernadores y los Alcaldes.

(...)

Parágrafo 3o. Los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito.

Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código.

(...)”

“Artículo 7o. Cumplimiento régimen normativo. Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.”

Por su parte, la Ley 105 de 1993⁹ señala que el sector Transporte se encuentra integrado por las siguientes autoridades:

“Artículo 1o. Sector y Sistema Nacional del Transporte. Integra el sector Transporte, el Ministerio de Transporte, sus organismos adscritos o vinculados y la

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

Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, en cuanto estará sujeta a una relación de coordinación con el Ministerio de Transporte.

Conforman el Sistema Nacional de Transporte, para el desarrollo de las políticas de transporte, además de los organismos indicados en el inciso anterior, los organismos de tránsito y transporte, tanto terrestre, aéreo y marítimo e infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden que tengan funciones relacionadas con esta actividad.”

En consonancia, la Ley 336 de 1996 o Estatuto General de Transporte establece:

“Artículo 8o. Bajo la suprema Dirección y Tutela Administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el Sector y el Sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal.”

De acuerdo con las normas en mención, el alcalde municipal como autoridad de tránsito debe velar por la seguridad de las personas, y es competente para adoptar medidas para el mejoramiento del tránsito dentro de su respectiva jurisdicción. Además, está facultado para organizar el transporte dentro de su municipio, en la medida que se trata de una autoridad que integra el Sistema de Transporte. Es decir, es competente para ejercer funciones en materia de tránsito y transporte por disposición legal, sin que hasta este momento se advierta contraposición de la medida adoptada frente a normas de orden constitucional o legal.

En otras palabras, al examinar los actos demandados, se tiene que aquellos se dirigen a observar los fines previstos en las normas de tránsito y transporte, y contrariamente a lo expuesto por la parte demandante, encuentran sustento en normas de rango constitucional y legal, así como en el cumplimiento de los fines previstos en las mismas, tal como se constata en la motivación de dichos decretos.

Ahora bien, respecto a la falsa de motivación y desviación de poder, como causales de nulidad propiamente dichas, el Despacho considera que los aspectos en que se fundamentaron las mismas, tales como la falta de estudios que sustenten la medida de “pico y placa”, la falta de socialización o los fines ocultos de la Administración en cabeza de su alcalde y demás argumentos propuestos, no resultan evidenciados a partir del análisis de los Decretos demandados con las normas superiores invocadas como violadas, ni del estudio de dichos documentos, que, además, funcionan como pruebas de la solicitud, por lo tanto, estos aspectos deberán someterse a la actividad probatoria de las partes.

De acuerdo con estas razones, el Despacho no encuentra satisfecho el requisito sustancial exigido en la norma para la procedencia de la medida cautelar de suspensión provisional del acto demandado, además, de que en este estadio procesal, puede advertirse la necesidad de otros elementos de prueba que permitan establecer la vulneración de las normas invocadas, las causales de nulidad alegadas y demás supuestos planteados por el demandante, razón por la cual denegará la solicitud de suspensión provisional.

Al margen de lo expuesto, debe resaltar que la medida adoptada no es óbice para que la parte demandante solicite nuevamente la medida cautelar con base en lo dispuesto en el inciso 6 del artículo 233 de la ley 1437 de 2011, o la posibilidad de decretarse la medida provisional, una vez se cuente con el material probatorio necesario para examinar la legalidad del acto demandado.


En mérito de lo expuesto, el Juzgado Cuarto Administrativo de Oralidad de Tunja

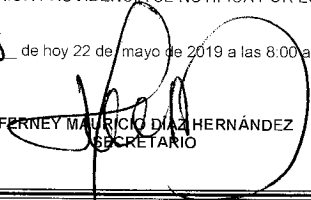
RESUELVE

PRIMERO.- Negar la suspensión provisional de los Decretos Nos. 0014 de 14 enero de 2019 y 059 de 4 de febrero de 2019 expedidos por la Alcaldía Mayor de Tunja, según las razones expuestas en esta providencia.

SEGUNDO.- Reconocer personería para actuar como apoderada del municipio de Tunja a la abogada Paola Alejandra Garrido Cuesta, identificada con C.C. N° 1.049.629.143 y T.P N° 245.904 del C. S. Jra, conforme al memorial poder obrante a folio 19 del cuaderno de medida cautelar.

Notifíquese y cúmplase


ÁNGELA MARIA JOJOA VELÁSQUEZ
Juez

JUZGADO CUARTO ADMINISTRATIVO DE ORALIDAD DEL CIRCUITO DE TUNJA
NOTIFICACIÓN POR ESTADO
LA ANTERIOR PROVIDENCIA SE NOTIFICA POR ESTADO
N° 16 de hoy 22 de mayo de 2019 a las 8.00 a. m.
 FERNEY MAURICIO DÍAZ HERNÁNDEZ SECRETARIO