

REPÚBLICA DE COLOMBIA



JUZGADO CINCUENTA Y CUATRO (54) ADMINISTRATIVO
CIRCUITO JUDICIAL DE BOGOTÁ, D. C.
SECCIÓN SEGUNDA

Bogotá, D.C., veinticuatro (24) de noviembre de dos mil veinte (2020)

Medio de Control : Acción Popular
Expediente No. : 11001 33 42 054 **2017 00043 00**
Demandante : GERMAN HUMBERTO RINCÓN PERFECTTI
Demandado : DISTRITO CAPITAL – SECRETARIA DE MOVILIDAD DE BOGOTÁ y otros

El señor GERMAN HUMBERTO RINCÓN PERFECTTI presentó acción popular contra LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DISTRITAL, SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN, INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL e INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO de Bogotá para proteger los derechos colectivos vulnerados a los residentes en la zona de influencia del barrio Baquero, UPZ 98 Alcaceres, localidad 12 Barrios Unidos.

I. ACTUACIÓN PROCESAL

1. LA DEMANDA

1.1. **La petición:** La parte accionante pretende lo siguiente:

“(…) **Pretensiones de orden local**

PRIMERO: Restitución de Vías Tipo V-7: ORDENAR A LA SECRETARÍA DE PLANEACIÓN (Conforme Decreto Distrital 16 de 2013)

Devolver el carácter de vía V-7 residencial a los tramos viales de la Malla Vial Local de las carreras 19, 19 A y 20 comprendidos entre las Calles 64, 63D, 63C, 63B, 63 A y la Calle 63 (Avenida José Celestino Mutis) que hacen parte del Sector de Interés Cultural San Luis (POT, Art.126); así como a los demás tramos viales V-7 que hacen parte de la vía en zigzag descrita entre la Avenida calle 80 y la Avenida 45D que también son parte de sectores de interés cultural.

SEGUNDO: Cierre de cruces vehiculares: ORDENAR A LA SECRETARIA DE PLANEACIÓN (Conforme Decreto Distrital 16 de 2013) y LA SECRETARIA DE MOVILIDAD (Decreto 567 de 2006).

Para efectos de cumplir lo anterior, retornar los tramos viales al carácter

- Avenida cale 72 con carrera 20
- Avenida calle 68 con carrera 19
- Avenida calle 63 con carrera 19 A
- Avenida calle 63 con carrera 20
- Avenida calle 57 con carrera 18
- Avenida calle 53 con carrera 20
- Avenida calle 53 con carrera 18

TERCERO: Cambio de sentido de vías: ORDENAR AL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO (Conforme a Acuerdo Distrital 19 de 1972 y la Resolución 0009 de 2002) y LA SECRETARIA DE PLANEACION (Conforme Decreto Distrital 16 de 2013)

- a) Habilitar la doble vía de la Avenida Calle 63 entre la Avenida Caracas y la Carrera 15 para permitir que el tráfico de vehículos que se desplaza de Norte a Sur por la Avenida Caracas pueda girar hacia el Occidente por la Calle 63, sin necesidad de que el tráfico metropolitano ingrese a las calles de los barrios (Calle 64 y Carrera 15) hasta la Avenida calle 63.
- b) Completar el tramo del Proyecto del Plan Vial de 1990 que contempla que la Avenida calle 68 (Germán Andrade Lleras) sea de doble vía entre la NQS y la Avenida Caracas.
- c) Como consecuencia de lo anterior, redefinir el sentido de los giros alrededor de la Estación Flores de Transmilenio, de tal manera que los vehículos que suben por la calle 68, tomen la Carrera 14 A y la Calle 67 hacia el Oriente. Y los que se dirigen al Occidente tomen la Carrera 14 A hacia el Sur para bajar por la Calle 68.
- d) Cambiar el sentido de la Carrera 17 entre las Calles 75 y Diagonal Avenida 45D (antes Diagonal 42) en el sentido Norte-Sur, para que esta vía asuma el tráfico actual hacia el centro de la ciudad.

CUARTO: Revisión de rutas SITP: ORDENAR A LA SECRETARIA DE MOVILIDAD (Conforme el Decreto 567 de 2006)

Teniendo en cuenta que el barrio Baquero hace parte de un Sector de Interés Cultural con Inmuebles de interés cultural y en conexidad con las pretensiones anteriores, ordenar la modificación de la ruta P-500 del SITP, por la Carrera 17 hasta la calle 63 hacia el Aeropuerto El dorado retomando el trazado actual de la ruta, y por la Carrera 24, la Calle 74 y retomar la ruta actual por la Carrera 15 hacia el Centro Andino. Es decir, que la ruta NO puede desplazarse por zonas de interés cultural e inmuebles de conservación.

QUINTO reductores de velocidad ORDENAR A LA SECRETARIA DE MOVILIDAD (Decreto 567 de 2006 y de forma complementaria el proyecto de acuerdo no. 142 de 2008) “por medio del cual se dictan disposiciones en materia de seguridad vial para la protección de las personas en edad escolar y se dictan otras disposiciones”

Para efectos de garantizar el derecho a la seguridad social y prevención de desastres previsibles técnicamente, sean colocados reductores de velocidad en:

- a) Todos los cruces de accidentalidad certificada y allega a este expediente tanto sobre la carrera y sobre las calles (Certificación de la Policía Nacional S-2014/ del 11 de julio de 2014 y sus anexos, dirigida a Germán Humberto Rincón Perfectti) (excepto los cruces de la carrera 19 A con calle 63 A, 63 B y 63 C en donde ya fueron colocados).
- b) Todos los cruces localizados en las cercanías de instituciones educativas así: COLEGIO HELADIA MEJÍA, localizado en la calle 64 No. 20-21/JARDIN PREESCOLAR OLAS DE ALEGRÍA, localizado en la carrera 19 A no. 61B-46/

Pretensiones relacionadas con acciones de prevención constitucional (derechos colectivos) y estructural

Teniendo en cuenta que el asunto se refiere al tránsito y al uso indebido del espacio público y la afectación e irrespeto hacia los bienes declarados de interés cultural y de conservación en la ciudad, se requerirá determinar el volumen de vehículos que transitan con el fin de determinar el tránsito diario en las vías, por lo tanto:

SEXTO: *Toda intervención que se haga con la aquiescencia de una autoridad distrital en zonas declaradas como SECTOR DE CONSERVACIÓN y para efectos de toda decisión y acción se requerirá el concepto previo y favorable del INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL para que tal entidad pueda cumplir con su misión institucional y además porque así lo exige el decreto distrital 262 de 2010.*

SEPTIMO: *Las entidades demandadas, incluyendo el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural deberán realizar un estudio del sentido de los flujos vehiculares en las carreras 15, 16, 17, 18, 19, 19 A, 20, 21 y 24, desde el inicio hasta la finalización de cada una, que dé continuidad al tráfico metropolitano (de paso) por la Avenida Colombia (Carrera 24 vía complementaria), más no por las vías locales de barrios residenciales; a consecuencia de este estudio reformular opciones para crear circuitos de movilidad que respeten la vida de las personas, a los residentes de estos barrios afectados y que les garantice la calidad de vida que siempre tuvieron al interior de sus barrios.*

Esto, por cuanto el numeral 1 del artículo 11 de la ley 397 de 1997 (modificado por el artículo 7 de la ley 1185 de 2005), el Plan Especial de Manejo de Planeación (PEMP), es el instrumento de gestión del patrimonio cultural por medio del cual se establecen las acciones necesarias para garantizar su protección y sostenibilidad en el tiempo. De manera que para poder cumplir con los objetivos, dispone que en él se debe establecer, el área afectada, la zona de influencia, el nivel permitido de intervención, las condiciones de manejo y el plan de divulgación que asegura el respaldo comunitario a la conservación de estos bienes. Dicha ley establece que la zona de influencia alude a la demarcación del contexto circundante o próximo del inmueble, necesario para que los valores del mismo se conserven.

SECTORES DE INTERÉS CULTURAL

La vía en zigzag – descrita más adelante- recorre varios Sectores DECLARADOS de Interés Cultural, así: Por lo UPZ No. 98, Los Alcázares discurre por los sectores normativos 17, Muequetá y 18, Baquero, De igual manera por las UPZ Galerías y Teusaquillo, que hacen parte de la Localidad de Teusaquillo; en Galerías por los sectores de interés cultural, 4 y 9 Banco Central y San Luis respectivamente. En Teusaquillo por los sectores de interés cultural 2,4 (Teusaquillo) y (La Soledad) (...).”

1.2 Los hechos. Para fundamentar las pretensiones, la parte accionante los expuso 16 hechos generales, de los cuales se extraen los siguientes:

- Los tramos viales de las Carreras 19, 19 A y 20 comprendidos entre las Calles 64, 63D, 63C, 63A y la Calle 63 (Avenida José Celestino Mutis) hacen parte de un sector declarado Sector de Interés Cultural (POT, Art. 126) y del sector normativo

N.º 18 de la UPZ 98. Los Alcázares hacen parte del dominio Público Municipal

Cultural, categorías de Conservación Integral, Conservación Tipológica y otros predios, los cuales a pesar de no hacer parte de alguna categoría de conservación son de importancia para el contexto y conjunto de los barrios.

- Los tramos viales de las carreras antes mencionadas son utilizadas como vías arterias de alto flujo vehicular y corredores viales metropolitanos, vías que son de tipo V-7, que dentro del POT hacen parte de la Malla Vial Local “tramos viales que posibilitan el acceso a las unidades de vivienda. Se clasifican en V-7, V-8 y V-9” en contraposición con las vías de la Malla Vial Arterial complementaria y/o la Malla Vial Intermedia.

- La Secretaría Distrital de Planeación a través de la Dirección de Vías, Transportes y Servicios Públicos, el IDU y la Secretaría de Movilidad toman decisiones relacionadas con la malla vial de la ciudad que no se encuentran regidas por un concepto urbano unificado y jerarquizado; no tienen en consideración las previsiones que se deben tener en cuenta cuando se trata de proteger los sectores patrimoniales de conservación y además, actúan desarticuladamente.

- Como consecuencia del mal uso de la malla vial, el tráfico pesado de camiones, volquetas, mezcladoras de concreto, camiones de distribución, grúas, camas-bajas, entre otros, circula por los tramos mencionados.

- En el año 2012, el SITP estableció la línea de buses P-500 Aeropuerto-Centro Andino, por las Carreras 19 y 19 A para girar al Occidente por la Calle 63, sin que el Comité Local del Sistema Integrado de Transporte Público de la Localidad de Barrios Unidos acordara establecer dicha ruta. Además de lo anterior, hoy sólo queda una señal de límite de peso (03 Ton) en la esquina de la Carrera 19 A con calle 63 D y otras dos de límite de velocidad a 30 km/h, una en la carrera 19 A con calle 63 A y la otra en la carrera 19 A con calle 63.

- El mal uso de la malla vial causa alto impacto al medio natural, el construido y el social y genera riesgos sobre la salud de los residentes al ser sometidos a la altísima contaminación ambiental: sonora, visual y atmosférica; arruina el patrimonio cultural de la ciudad, desvaloriza el patrimonio familiar y acaba con el sentido de pertenencia de los residentes.

restricción (De las 8:30 horas a las 17:00 horas y entre las 19:30 horas y las 06:00 horas) y en la Tabla 1 del mismo artículo, determina para la sección vial V-7 que “se permite la circulación de vehículos de transporte de carga hasta designación 2 (máximo 2 ejes) con un peso bruto vehicular menor o igual a 17,425 Toneladas”. Lo anterior contraviniendo las definiciones contenidas en el POT y normas superiores de protección al patrimonio al no establecer una diferenciación con los sectores patrimoniales de conservación, tal como se hizo para el sector de la localidad de la Candelaria.

- El barrio Baquero hace parte del sector de interés cultural San Luis (Dto. 619/00 Art.70) y en tal condición el Decreto reglamentario de la UPZ 98-Los Alcázares se reafirma el objetivo básico, en relación con el patrimonio construido en cuanto a su valoración, conservación y recuperación, para hacer posible su disfrute como bien cultural y garantizar su permanencia como símbolo de identidad para sus habitantes.

- En 1990 debido a la construcción de la Troncal de la Caracas, la Secretaría de Tránsito y Transporte estableció unos desvíos provisionales mientras se terminaban las obras de dicha troncal. Con la implementación del sistema transmilenio se señaló un corredor vial por una ruta en zigzag utilizando los mismos tramos viales del desvío en tanto se adecuaba la construcción del transmilenio, situación que no ha sido corregida pese a las numerosas peticiones de los residentes.

- Los tramos viales (tipo v-7) en contravención a las normas (Plan Vial y POT) están siendo utilizados como parte de “corredores viales” metropolitanos y de tránsito público.

- Las carreras 19, 19 A y 20 (V-7) no pueden ser consideradas como “corredores viales” ni como vías principales o arteriales, en la medida en que no tienen las especificaciones de las vías consideradas como tal y su servicio es de orden local, no destinadas al flujo del tráfico metropolitano de paso.

- Las vías V-7 del sector afectado del barrio Baquero fueron diseñadas de doble sentido vehicular destinadas al tránsito de las personas residentes en los barrios y la comunicación con las vías arterias perimetrales principales (Malla Vial

reemplazar las rutas de transporte público antiguas y que al interior de los barrios Baquero, Rafael Uribe Colombia y San Felipe, nunca existió una ruta de transporte público porque la estructura vial de estos barrios residenciales se diseñó para otro uso.

La vulneración a los derechos colectivos fundamentales, radicó en el desvío del tráfico que la Secretaría de Transito del momento, señaló para facilitar la construcción de la Troncal de la Avenida Caracas en los 1990 afectando varios barrios de la ciudad y un importante sector de conservación patrimonial.

2. TRÁMITE PROCESAL

Mediante auto del 16 de febrero de 2017, se admitió la acción popular instaurada por el señor Germán Humberto Rincón Perfetti actuando en nombre propio, en contra del Distrito Capital – Secretaría Distrital de Movilidad, Secretaría Distrital de Planeación, Instituto Distrital del Patrimonio Cultural y el Instituto de Desarrollo Urbano.

3. LA CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

3.1 Instituto de Desarrollo Urbano – IDU

El 08 de junio de 2017, el apoderado del IDU se opuso a la prosperidad de las pretensiones por carecer de fundamento legal y fáctico.

Indicó que el IDU es una entidad ejecutora de los programas y proyectos establecidos por las entidades competentes para orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad y planeación territorial de la ciudad en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Planeación, toda vez que tiene por objeto *“atender en el ámbito de sus competencias la ejecución integral y el mantenimiento de los proyectos de infraestructura de los sistemas de movilidad y de espacio público construido del Distrito Capital, contemplados dentro del Plan de Ordenamiento Territorial”*.

En consecuencia, consideró que el IDU no tiene competencia directa para dar respuesta a las pretensiones de la demanda y recomienda solicitar a la Secretaría

Indicó que no se debe acudir a la acción popular para alterar la planeación y el orden del gasto presupuestal so pretexto de garantizar la efectividad de un derecho colectivo.

Propuso como excepción la *Falta de legitimación en la causa por pasiva*, por considerar que según las funciones a cargo del IDU (Artículo 2 del Acuerdo 19 de 1972 expedido por el Concejo de Bogotá), lo solicitado por el actor no es de resorte de la institución.

3.2 Instituto Distrital del Patrimonio Cultural – IDPC

El 09 de junio de 2017, la apoderada del IDPC se opuso a las pretensiones de la demanda por carecer de fundamento técnico, fáctico y jurídico y por considerar que dentro de las funciones del instituto no hay ninguna relacionada con las peticiones de la acción.

Indicó que realizada la visita por parte de la Subdirección de Intervención de la entidad, se estableció que:

“Revisados los hechos y pretensiones de la acción popular se evidencia que el ciudadano solicita: “realizar un estudio del sentido de los flujos vehiculares en las carreras 15, 16, 17, 18, 19, 19 A, 20, 21, 24 desde el inicio y hasta la finalización de cada una, que dé continuidad al tráfico metropolitano (de paso) por la Avenida Colombia (Carrera 24 vía complementaria), mas no por las vías locales de los barrios residenciales; a consecuencia de este estudio re-formular opciones para crear circuitos de movilidad (...)”

*De conformidad con lo dispuesto en el artículo 124 del Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad – Decreto Distrital 190 de 2004, “**El patrimonio construido está conformado por los Bienes de Interés Cultural tales como sectores**, inmuebles, elementos del espacio público, caminos históricos y bienes arqueológicos, que poseen un interés histórico, artístico, arquitectónico o urbanístico”.*

A su vez el artículo 125 ibídem determina los sectores de interés cultural, constituidos por:

- a. **Sectores antiguos (...)**
- b. **Sectores con desarrollo individual:** *corresponden a determinados barrios, construidos en la primera mitad del siglo XX, formados por la construcción de edificaciones individuales de los predios, que conservan una unidad formal significativa y representativa del desarrollo histórico de la ciudad, con valores arquitectónicos, urbanísticos y ambientales.*
- c. **Sectores con vivienda en serie, agrupaciones o conjuntos:** *Corresponde a barrios o sectores determinados de casas o edificios singulares de vivienda, construidos en una misma gestión, que poseen valores arquitectónicos, urbanísticos y ambientales y son representativos de*

y calle 64, y la carrera 24, entre calle 36 y calle 63D, se encuentran incluidas dentro del Sector de Interés Cultural comprendido por los barrios Banco Central y San Luis en la Unidad de Planeamiento Zonal – UPZ-100 de Galerías y los barrios Muequetá y Baquero de la UPZ 98 Los Alcázares.

Ahora bien, el artículo 2.2.6.1.1.9 del Decreto Nacional 1077 de 2015, determina “**Autorización de actuaciones urbanísticas en bienes de interés cultural.** Sin perjuicio de lo dispuesto en el numeral 4 del artículo 2.2.6.1.2.1.11 del presente decreto, cuando se haya adoptado el Plan Especial de Manejo y Protección de Bienes de Interés Cultural por la autoridad competente, las solicitudes de licencias urbanísticas sobre bienes de interés cultural y sobre los inmuebles localizados al interior de su zona de influencia, se resolverán con sujeción a las normas urbanísticas y de edificación que se adopten en el mismo. **En caso de no haberse adoptado el Plan Especial de Manejo y Protección al momento de la solicitud, las licencias se podrán expedir con base en el anteproyecto de intervención del bien de interés cultural aprobado por parte de la autoridad que efectuó la respectiva declaratoria, en el cual se señalará el uso específico autorizado.**”

Por su parte, de conformidad con lo establecido en el Decreto Distrital 070 de 2015, corresponde al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, entre otras funciones:

(...)

14. Adelantar programas y obras de recuperación y mantenimiento del espacio público en sectores de interés cultural

(...)

Artículo 6. Competencias del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural:

(...)

12. Coadyuvar en el desarrollo de programas urbanos que se deban adelantar en las áreas con tratamiento de conservación y promover el desarrollo de sus usos tradicionales (...).”

Propuso como excepción la *falta de legitimación en la causa por pasiva*, por considerar que para determinar la vinculación como parte se debe estar en presencia de un nexo de causalidad respecto del daño y la autoridad vinculada y que no se evidencia en este caso dicho nexo, como quiera que dentro de las funciones del IDPC y del pronunciamiento del área técnica no le compete a la entidad ejecutar ninguna actividad en el presente caso.

Frente a la solicitud del accionante respecto a realizar un estudio para verificar el flujo vehicular de algunas vías en los barrios Banco Central, San Luis, Muequetá y Baquero, no implica una intervención sobre el sector de interés cultural, por lo que no requiere concepto previo por parte de la entidad que efectuó la declaratoria del BIC, en este caso, Distrito Capital. Agregó que no está dentro de las competencias del IDPC la elaboración de estudios de tránsito o verificación de cambios de flujos vehiculares, dado que los temas de movilidad son de competencia de la Secretaría Distrital de Movilidad, en concordancia con el

Finalmente indicó que la salvaguarda de los derechos colectivos alegados no se encuentra en cabeza del IDPC, como quiera que tiene funciones taxativas de las cuales se excluyen las solicitadas dentro de la acción popular (Pretensiones relacionadas con acciones de prevención constitucional y estructural).

3.3 Distrito Capital- Secretaría Distrital de Movilidad y Secretaría Distrital de Planeación

La apoderada del Distrito Capital de Bogotá se opuso a las pretensiones de la demanda, y propuso las siguientes excepciones:

- i) Improcedencia del medio de protección de los derechos colectivos, debido a que la demanda no se fundamenta en las presuntas vulneraciones e infracciones en las que incurrió el Distrito Capital y no se demuestran los derechos vulnerados, lo que se pide es que se apliquen unas medidas respecto a la movilidad, al transporte y a los bienes de interés cultural sin justificar la afectación a los intereses colectivos, por lo que este no es el mecanismo idóneo para que la administración distrital realice el cumplimiento de sus decretos, para lo cual se debió ejercer la acción de cumplimiento.
- ii) Ausencia y carencia de objeto de la acción popular, por considerar que los actos de la entidad han estado conforme a las normas legales y constitucionales correspondientes y porque no hay ningún nexo de causalidad entre los hechos expuestos por el actor y la presunta vulneración normativa que se predica.
- iii) Inexistencia de un perjuicio por falta de nexo causal. En la demanda se establece que se está incumpliendo con los Decretos Distritales que hacen referencia a la malla vial y al transporte público del sector, así como la condición de bienes de interés cultural entre otros derechos colectivos. De lo anterior, se infiere que el actor está ejercitando la opción legal de exigir y materializar aspectos preventivos hacia el futuro, súplica que no ha sido soportada sobre la base de un daño eventual. Por lo anterior, no existió un nexo causal del cual se infieran perjuicios o daños ocasionados por la entidad hacia el actor y queda demostrado que solo le interesan beneficios individuales y no colectivos.
- iv) Improcedente de la acción de daño. El actor no demuestra que exista un

- v) Inexistencia de la omisión. Si para la parte actora la vinculación de la entidad obedece a la obligación constitucional que tiene la entidad de asegurar las condiciones de vida digna de la ciudadanía, esto no quiere decir que se le atribuya una presunción de responsabilidad en su contra.
- vi) genérica

Como argumentos de defensa, manifestó lo siguiente:

- Respecto a la pretensión de *“Habilitar la doble vía de la Avenida Calle 63 entre la Avenida Caracas y la Carrera 15 para permitir que el tráfico de vehículos que se desplaza de Norte a Sur por el tráfico metropolitano ingrese a las calles de los barrios (Calle 64 y Carrera 15) hasta la avenida Calle 63”*.

No se puede habilitar el sentido de circulación oriente-occidente de la Av. Calle 63 entre la Av. Caracas y la Carrera 15 porque se estaría eliminando la conectividad actual del sector norte de la Av. Calle 63 con el oriente, teniendo en cuenta que en la intersección semaforizada de la AV. Calle 63 por Av. Caracas no se encuentra regulado el giro izquierdo para los vehículos que transitan en sentido norte –sur por la AV. Caracas, situación que podría generar sobrerrecorridos y aumento en los tiempos de viaje.

Indicó que las condiciones de operación actual del sector responden a las necesidades de accesibilidad y conectividad para los residentes y usuarios frecuentes, es así que después de realizado el estudio, la Secretaría Distrital de Movilidad determina que no es factible el cambio de sentido vial que solicita el accionante pues perjudicaría la movilidad de los bogotanos.

- Respecto a la pretensión de *“cambiar el sentido de la Carrera 17 entre las Calles 75 y Diagonal Avenida 45D (Antes Diagonal 42) en el sentido Norte-Sur, para que esta vía asuma el tráfico actual hacia el centro de la ciudad”*.

La Secretaría de Movilidad establece que no se debe hacer el cambio de sentidos de operación de la Carrera 17 entre la Calle 75 y la Diagonal 45D, dado que las condiciones actuales permiten movilidad en la zona. Por lo que los cambios en la malla vial propuestos por el accionante no se fundamentan en el interés colectivo que pretende sea protegido, toda vez que se ha hecho varios estudios técnicos

- Frente al carácter de vía V-7, la Secretaría Distrital de Planeación ha indicado que las tipologías viales en el Decreto 190 de 2004, no corresponden a las vigentes para el año 1940, año en que se realizó la reglamentación de la Urbanización Baquero, la cual se rige por el Acuerdo 15 de 1940.

De conformidad con el concepto técnico de la Secretaría Distrital de Planeación con número de salida 2-2017-02145 del 20 de enero de 2017, no es procedente el cambio de carácter de vía solicitado por el accionante, en tanto la legislación ha determinado el carácter aplicable y no se justifica la modificación solicitada, debido a que no se observa lesión en los derechos de los ciudadanos.

- Respecto a la solicitud del cierre de cruces vehiculares sobre las avenidas de la malla vial intermedia del sector de debate de esta acción (pretensión 2 y hecho No. 10), indicó que de acuerdo a lo señalado por la SDM en el artículo 165 del POT se define que la malla vial intermedia determina que una alternativa de circulación de la malla vial y complementaria, su cierre o no, obedece al resultado de un estudio de tránsito que considera, si las condiciones de accesibilidad y movilidad del sector se encuentran satisfechas.

Por lo anterior, no es viable el cierre vehicular de todos los tramos de la malla vial, que indica el accionante, pues estos tienen la finalidad de brindar la cobertura adecuada de transporte a los usuarios que tienen origen y destino en estos sectores del centro extendido de la ciudad.

- En cuanto a la revisión de rutas del SITP, indicó que el trazado de las rutas corresponde a la necesidad de cobertura de los viajes generados en sus orígenes y destinos, a la oferta de infraestructura de la ciudad y la optimización de la misma, y que en su mayoría se transita por vías por las que tradicionalmente existía circulación de vehículos de transporte público colectivo.

Que la ruta P-500 transita por la carrera 19 entre las calles 72 a 63, que corresponde a una vía intermedia de la ciudad y que no se entiende el motivo por el cual la ruta afecta a los inmuebles de conservación de interés cultural o cause agravio a los intereses colectivos, toda vez que las rutas de servicio público han sido diseñadas atendiendo los intereses de la comunidad del Distrito Capital y para su implementación se hicieron los estudios técnicos y diseños respectivos.

y Vigilancia de la Secretaría de Movilidad realizó la visita técnica de inspección y evaluación de las condiciones actuales de señalización vial de la malla vial indicada por el accionante y con base en los datos georeferenciados de la entidad se determinó que el Distrito cumple con la señalización, semaforización y reductores de la malla vial, con el fin de proteger el derecho de los transeúntes, por lo que no se ha vulnerado ningún derecho colectivo.

- ✓ Colegio Heladia Mejía (Calle 64 No. 20-21). La señalización (zona escolar/velocidad máxima permitida/ riesgo de accidente/pictogramas de zona escolar, senderos peatonales, líneas de pare, bandas reductoras de velocidad) se encuentran en buen estado como se demuestra en el registro fotográfico. Por lo anterior, conforme al Manual de Señalización Vial (Resolución 1885 de 2015) se consideró no procedente la implementación de señalización adicional.
- ✓ Jardín pre-escolar Olas de Alegría (Carrera 19ª No. 61B-46). Se encontró instalada y en buen estado la señalización. Se encontró que el jardín está localizado en medio de dos intersecciones semaforizadas, lo que permite al transeúnte cruzar de manera segura los segmentos viales. Por lo anterior, no procede la implementación de señalización adicional.
- ✓ Jardín infantil Alegrías Infantiles (calle 58ª No. 17-33). Se encontró instalada y en buen estado la señalización (pare/sentido único de circulación/señal de senderos peatonales, líneas de pare, líneas de carril, flechas direccionales). Por lo anterior, no procede la implementación de señalización adicional.
- ✓ Instituto ECCI (Carrera 19 No. 49-20). Paris infantil (Diagonal 45D No. 19-22). El osito peluchin (Calle 45ª Bis No. 19-36). Se encontró instalada y en buen estado la señalización (prohibido parquear/zona antibloqueo/senderos peatonales/líneas de pare/líneas de carril/reductores de velocidad). Por lo anterior, no procede la implementación de señalización adicional.

- Indicó que los accidentes de tránsito de la malla vial son por descuido de los conductores y que la imprudencia de un conductor no puede ser atribuida al Distrito cuando está demostrado que se cumple con la señalización, la semaforización y los reductores.

- ✓ Que exista una contaminación atmosférica, ni contaminación debido al paso del transporte público por la malla vial y que para probarlo se debe hacer un estudio técnico de entidad competente y no debe ser una presunción subjetiva del actor.
- ✓ Que exista una contaminación auditiva.
- ✓ Que exista polución en el sector por el transporte metropolitano que utiliza la vía pública de la mala vial intermedia (tipología vial Decreto 190 de 2004).
- ✓ Las afectaciones a las personas residentes cerca de la malla vial, al contrario al tener rutas del SIPT cerca, les ayuda a moverse dentro de la capital.
- ✓ No se demostró el daño causado a los bienes de interés público, ni tampoco la existencia de un daño a la salud pública, toda vez que no hay un estudio técnico que determine que las personas que residen en esa malla vial estén enfermas por el tránsito de vehículos de servicio público.

4. AUDIENCIA DE PACTO DE CUMPLIMIENTO

En atención a las previsiones del artículo 24 de la Ley 472 de 1998, mediante providencia de 13 de julio de 2017, se fijó fecha y hora para celebrar la audiencia de que trata el artículo 27 ibídem.

Constituida la diligencia, el 06 de septiembre de 2017, para celebrar **el pacto de cumplimiento** en aras de la protección de los derechos e intereses colectivos de la comunidad, tales como el goce de un ambiente sano y a la salubridad pública, el goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público, la defensa del patrimonio cultural de la Nación, la seguridad y prevención de desastres previsibles técnicamente y la realización del desarrollo urbano respetando las disposiciones jurídicas y dando prevalencia a la calidad de vida de los habitantes presuntamente violados como consecuencia del deterioro de la malla vial y afectaciones en la salud de la población del barrio residencial Baquero que hace parte del sector de interés cultural San Luis causado por el alto flujo vehicular y la tasa de accidentalidad.

Las partes accionadas reiteraron los argumentos expuestos en las contestaciones a la acción y aportaron Acta de Comité de Conciliación de las entidades en las que se

Por su parte el Ministerio Público indicó no estar de acuerdo con la decisión de las entidades debido a que los Comités de Conciliación no abordaron la importancia de las pretensiones de la demanda, por lo que solicitó se estudien las mismas por observarse grandes riesgos para la comunidad.

Teniendo en cuenta lo anterior y ante la falta de proyecto de pacto de cumplimiento, el despachó ordenó ingresar las diligencias al despacho para decretar las pruebas solicitadas por las partes.

5. PERÍODO PROBATORIO

Por auto de 14 de septiembre de 2017, se abrió el debate probatorio, en los siguientes términos:

5.1 Parte demandante:

- Se otorgó valor legal las pruebas aportadas en la demanda.
- Se negó la prueba relacionada a escuchar al Arquitecto Fernando Michaels Dávila para que rindiera concepto técnico, por no cumplir con los requisitos del artículo 277 del CGP, aplicable por el artículo 218 del CPACA, como quiera que debió ser aportado con la presentación de la demanda.
- Se decretó prueba testimonial de Magdalena Acosta Bernal, Alfonso Rincón Arenas y Olga Sánchez.

5.2 Parte demandada:

- Se otorgó valor legal las pruebas aportadas en las contestaciones de la demanda del IDU, IDPC
- Se otorgó valor legal las pruebas aportadas en la contestación de la demanda de Alcaldía Mayor de Bogotá – Secretarías Distritales de Movilidad y Planeación y, se concedió valor probatorio a los informes rendidos (conceptos técnicos) por la Secretarías.

5.3 De oficio:

- Se decretó dictamen pericial, para lo cual se ordenó designar a un Ingeniero

residencial Baquero que hace parte del sector de interés cultural San Luis en virtud del alto flujo vehicular y la tasa de accidentalidad”.

6. COADYUVANCIA

El 15 de noviembre de 2019, el edil de la localidad 12 Barrios Unidos, como presidente de la junta administradora local presentó coadyuvancia a la acción popular, por considerar que encuentra fundadas las pretensiones de la misma, debido a que desde el año 1992 la comunidad se ha quejado ante las autoridades distritales por el desvío de parte del tráfico vehicular metropolitano por vías locales residenciales que fueron introducidas de manera provisional, desvío provisional del tráfico de la Avenida Caracas, V2 (Malla arterial principal) por vías V-7 (Vía residencial local).

Indicó que la anterior situación ha generado exposición a la violencia de tráfico intenso, aire contaminado, ambiente ruidoso y desvelo causado por ruido en las noches, riesgos en la salud y vida de los residentes que en su mayoría son niños y adultos mayores (pérdida de audición, dolor de cabeza, alteración del sueño), accidentalidad, agrietamientos, desajustes de puertas y ventanas de los inmuebles, inseguridad, detrimento patrimonial por la devaluación comercial de los inmuebles y la afectación de la preservación de la memoria de la ciudad a partir de la conservación del patrimonio.

Consideró que los problemas de la comunidad se resolverían cuando la Secretaría de Planeación aplicara la normatividad correspondiente a las vías clasificadas como V-7 de tipo residencial – local; la Secretaría de Planeación y Movilidad realizara los cierres de intersecciones aludidas por la comunidad; respetara que para cualquier asignación de recorrido de los buses de servicio público debe pedir concepto previo y favorable en zonas en donde se encuentra inmuebles declarados de interés cultural; instalaran reductores de velocidad; el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural rindiera concepto previo para cualquier autoridad distrital que deba realizar intervenciones en la zona, se realizara un estudio de flujos vehiculares para generar un plan vial zonal eficiente.

7. TRASLADO PARA ALEGAR DE CONCLUSIÓN

6.1 Parte actora

La apoderada judicial de la parte actora indicó que conforme al material probatorio obrante en el expediente, se debe acceder a todas las pretensiones de la acción popular, incluyendo las ordenes al Instituto de Patrimonio para evitar que se siga haciendo daño a la ciudad, para lo cual hizo referencia a las siguientes pruebas:

- En documento del 25 de mayo de 1992 la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santa fe de Bogotá se certificó que “Es importante anotar que el tránsito que actualmente utiliza la carrera 19 A, va a ser desplazado nuevamente a la troncal de la caracas tan pronto se finalice su construcción en el mes de junio del presente año”.
- La alta accidentalidad en la zona, con las certificaciones de la Policía Nacional Metropolitana de Bogotá.
- Coadyuvancia técnica del Arquitecto Fernando Michaels del 22 de enero de 2018.
- Del dictamen pericial y su aclaración se concluye que “la malla vial interior al barrio de interés cultural Baquero, no deben ser considerados corredores viales ni corredores arteriales, por cuanto no tienen las especificaciones requeridas y sólo deben ser de uso local”.

6.2 El Instituto de Desarrollo Urbano – IDU

La apoderada judicial del IDU reiteró los argumentos expuestos en la contestación a la demanda en cuanto a la falta de legitimación en la causa por pasiva de la entidad e inexistencia de la obligación y solicitó se nieguen las pretensiones del actor en atención a que no está demostrado que el IDU haya puesto en peligro algún derecho colectivo como lo afirma el actor.

Indicó que las pretensiones son de competencia de la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM y la Secretaría Distrital de Planeación, por cuanto el IDU no es el encargado de orientar y liderar la formulación de políticas del sistema de movilidad y planeación territorial de la ciudad, por el contrario, es una entidad ejecutora de los programas y proyectos establecidos por las entidades competentes en temas de movilidad.

- Se evidencia un cumplimiento en las funciones de cada una de las entidades vinculadas en la acción popular.
- El IDU ha cumplido con la normatividad constitucional y legal vigentes, en el ejercicio puntual de sus funciones reguladas en el Acuerdo 19 de 1972.
- No está probada la vulneración de los derechos colectivos aludidos por el accionante.
- La competencia reside en la cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM y la Secretaría de Planeación según Decreto 567 de 2006 y Decreto 16 de 2013.

6.3 Secretaría Distrital de Movilidad y Secretaría Distrital de Planeación

- La apoderada judicial ratificó los argumentos expuestos en la contestación a la demanda, respecto a que no se han vulnerado derechos colectivos, toda vez que las medidas que se han adoptado en los barrios y lugares invocados por el actor, han sido tomadas sin violación alguna a la normativa existente.

- Respecto a la Secretaría Distrital de Planeación insistió en la falta de legitimación en la causa por pasiva, debido a que el objeto central del proceso es la regulación del tránsito y transporte público del sector, competencia que está en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM.

- No obstante, reiteró que en lo que se refiere a la normatividad urbanística, se llama nuevamente la atención en que los perfiles viales del sector corresponden a los regulados por la normatividad vigente para el momento en que se desarrolló, año de 1940, (planos urbanísticos 30/4-3 y 30/4 de la Urbanización Baquero), aspectos que por obvias razones son respetados por las normas posteriores, tal como el POT de Bogotá compilado a través del Decreto Distrital 190 de 2004.

Agregó que la acción popular y sus pretensiones frente al sector planeación además de resultar carentes de objeto, porque no hay decisión o actuación de la SDP relacionada con los hechos objeto de queja, son ilegales en tanto que pretenden una aplicación retroactiva e infundada de la normatividad urbanística.

Indicó que la tipología establecida en el actual POT, compilado a través del Decreto

normados en el Acuerdo 15 de 1940, por lo que la caracterización vial se hizo en los respectivos planos urbanísticos 30/4-3 y 30/4, normas que se deben tener cuenta para su análisis.

Conforme el artículo 166 del POT (Decreto Distrital 190 de 2004), la carrera 17 no es una vía arteria debido a que no se encuentra en el listado del citado artículo. El POT no regula el tránsito vehicular en la ciudad, ni prohíbe el tránsito de vehículos para el servicio público de transporte (Art, 165 POT), no señala que la malla vial local sea de uso exclusivo para acceso a las viviendas como infundadamente se ha afirmado.

- Respecto al dictamen pericial rendido por el ingeniero Valentín Castellanos consideró que el mismo presenta varias deficiencias, por lo que solicita no sea tenido en cuenta por falta de objetividad y desconocimiento de algunas materias. Como deficiencias al dictamen refirió las siguientes:

- Carece de estudios objetivos con sustento técnico y método comprobable, no se observa un estudio de suelos, cargas y tránsito (deterioro de malla cual – vida útil – diseño estructural de la vía – vehículos para cuales fue diseñada- uso normal). Se trata de una opinión subjetiva en temas en los que tampoco se observa que el perito sea experto.
- Las supuestas afectaciones a la salud y ambiente no competen a la ingeniería civil, por lo que el perito se refirió sobre aspectos en los que no es experto y no soportó su dicho en estudios técnicos específicos.
- No se consideró porque hay alto tráfico vehicular, no se señaló porque hay alta velocidad, estudio que debió partir de un criterio técnico y no de una opinión.
- No se pueden desconocer los estudios realizados por profesionales expertos en la necesidad de transporte público, oferta, demanda y alternativas, para lo cual es necesario un profesional con formación y/o experiencia en ingeniería de transporte y seguridad vial.

- En cuanto a la **Secretaría Distrital de Movilidad** manifestó que como han pasado más de dos años desde que se presentó la demanda indicó los cambios que se han suscitado en el sector a que hace referencia el actor en la demanda conforme al informe emitido por la Subdirección de Señalización, Subdirección de

- Verificadas las rutas del SITP y el SITP Provisional, ninguna ruta autorizada circula en la carrera 19 entre la calle 68 y la calle 63, por lo que no existe una perturbación en esa zona.
 - El barrio Baquero se encuentra delimitado por los corredores viales de la Calle 64 y Calle 63 y entre las Carreras 21 y Carrera 17, por lo tanto los corredores del barrio en los que transita la ruta P500 del SITP son la carrera 17 y la AV Calle 63 (límites del barrio), en su recorrido con dirección al Centro Andino. Los corredores viales pertenecen a la malla vial arterial e intermedia de la ciudad y hacen parte del Sistema de Transporte establecido en el Decreto Distrital 190 de 2004 (POT).
 - Los trazados de rutas de transporte público se realizan sobre la malla vial arterial e intermedia cumpliendo los criterios de accesibilidad establecidos en los artículos 163, 164 y 169 del POT vigente de la ciudad.
 - Debido a que la Carrera 17 tiene establecido un único sentido de circulación sur-norte, no es posible realizar el cambio de trazado de la ruta zonal P500 como lo plantea el accionante, sin afectar la cobertura y accesibilidad de los usuarios y el trazado de 16 rutas zonales y 8 provisionales que transitan por el corredor en sentido sur-norte.
- En cuanto a la implementación de señalización en la zona comprendida entre la Calle 59 y Calle 67 se implementaron los diseños de señalización en entornos escolares, acorde a las diferentes condiciones de operación. Indicó que con el propósito de fortalecer la cultura y la pedagogía para la movilidad segura de la ciudad, la secretaría adelanta la adopción de comportamientos de auto regulación, solidaridad y corresponsabilidad en la interacción de los actores viales y programará estrategias lúdicas con el grupo de pedagogía en los diferentes centros educativos del sector, para sensibilizar a la población en edad escolar sobre la percepción del riesgo y generar comportamientos de autocuidado en sus desplazamientos.

Indicó que el Acuerdo 761 de 2020, por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020-2024 es enfático en el reconocimiento de las poblaciones en situación de vulnerabilidad y hace una apuesta para disminuir los riesgos que circundan en todos los ámbitos de la política pública.

efectuado el control correspondiente en la zona, por lo que se está ante un hecho superado.

6.4 Instituto Distrital de Patrimonio Cultural

La apoderada del IDPC reiteró los argumentos expuestos en la contestación a la demanda referidas a que la entidad no tiene el poder dispositivo para realizar las acciones que pretende el demandante reconozca el juez, toda vez que lo pretendido está relacionado con asuntos de movilidad y la entidad competente es la Secretaría Distrital de Movilidad (Decreto Distrital 567 de 2006) y, la falta de legitimación en la causa por pasiva de la entidad por no existir nexo causal entre el presunto daño alegado y las funciones de la entidad (Decreto Distrital No. 070 de 2015 art. 6), dentro de las cuales tampoco tiene la competencia para elaborar estudios de tránsito o verificación de cambios de flujos vehiculares.

Reiteró que no es totalmente cierto que las vías mencionadas en la demanda estén ubicadas en un sector de interés cultural, ni que tampoco se requiera concepto del IDPC para un posible estudio sobre el flujo de dichas vías, pues de conformidad con el artículo 124 del POT (Decreto Distrital 190 de 2004) el patrimonio construido está conformado por la bienes de interés cultural.

6.5 Intervención ciudadana

El señor Fernando Michaels, arquitecto de profesión, rindió alegatos de conclusión en los que expuso que la Acción Popular detalla el conflicto de movilidad en la UPZ 98-Alcázares y la afectación que este ha causado al sector patrimonial de San Luis. Indicó que dicha problemática se debe a las últimas obras viales inconclusas como la Av Calle 63 (incompleta entre la Av Caracas y la Av Circunvalar) y la Avenida Calle 68 (incompleta entre la Avenida NQS y la Avenida Caracas y su conexión al oriente, sur, norte de la ciudad), lo que incide en la disfuncionalidad de la Malla Vial Intermedia de la cual hacen parte estos ejes viales y por consiguiente para lograr la conexión entre ellos, la Secretaría Distrital de Movilidad de manera improvisada ha habilitado el uso de vías de jerarquía menor para tal uso.

Manifestó que la Secretaría de Movilidad ante la negligencia o incapacidad técnica de diseñar la Malla Vial Intermedia basada en la creación de circuitos de movilidad,

tráfico metropolitano y que, ninguna Secretaría del Distrito ha incorporado a sus acciones y decisiones, la obligatoriedad del concepto previo y favorable del IDPC.

Teniendo en cuenta lo anterior, solicitó se acceda a la pretensión sexta de la demanda basadas en la ley de patrimonio (Ley 1185 de 2008), el Decreto reglamentario 763 de 2009, ley 1185 de 2008, la relación directa con los bienes declarados como interés cultural, áreas de conservación histórica o arquitectónica, conforme a lo establecido en la Ley 397 de 1997 modificado por el artículo 1° de la ley 1185 de 2008 literal b, y la necesidad de que el IDPC establezca los planes especiales de manejo y protección del sector de conservación San Luis definido en el POT, porque la zona sobre la cual se pide proteger los derechos colectivos ha sido declarada de interés cultural.

8. COMPETENCIA

Este Juzgado es competente para el conocimiento del proceso por razón de la naturaleza de la acción.

Tramitado como está el procedimiento sin que se observe irregularidad que pueda configurar causal de nulidad procesal, se entra a dictar la sentencia, previas las siguientes:

I. CONSIDERACIONES

Con la presente acción se pretende la protección de los derechos e intereses colectivos consagrados en los literales a), d), h), l) y m) del artículo 4° de la Ley 472 de 1998, relativos i) goce a un ambiente sano y salud pública; ii) goce al espacio público y utilización y defensa de los bienes de uso público; iii) defensa del patrimonio cultural de la Nación; iv) derecho a la seguridad y prevención de desastres previsibles técnicamente y, v) realización del desarrollo urbano respetando las disposiciones jurídicas de manera ordenada y dando prevalencia a la calidad de vida de los habitantes.

1. GENERALIDADES ACCIONES POPULARES

La norma precitada fue desarrollada por la Ley 472 de 1998, determinándose en el inciso 2° del artículo 2° ibídem, que éstas se ejercen para garantizar la defensa y la protección de los derechos e intereses colectivos de la comunidad, cuando éstos resulten amenazados o vulnerados por la acción u omisión de las autoridades públicas o de los particulares, por lo que su naturaleza, es de carácter preventivo.

De conformidad con lo establecido en los artículos 1°, 2°, 4° y 9° de la Ley 472 de 1998, los elementos necesarios para la **procedencia de las acciones populares**, son los siguientes:

1. La finalidad es la protección de los derechos e intereses de naturaleza colectiva.
2. Procede contra toda acción u omisión de las autoridades públicas o de los particulares que hayan violado o amenacen violar ese tipo de derechos o intereses.
3. Se ejerce para evitar el daño contingente, hacer cesar el peligro, la amenaza, la vulneración, o agravio sobre los derechos e intereses colectivos, o restituir las cosas a su estado anterior cuando fuere posible.
4. Los derechos e intereses colectivos susceptibles de esta acción son todos aquellos definidos como tales en la Constitución Política, las leyes ordinarias y los tratados de derecho internacional celebrados por Colombia.
5. Esta acción puede ser ejercida por cualquier persona, natural o jurídica, pública o privada, o también por las autoridades, organismos y entidades señalados en el artículo 12 de la Ley 472 de 1998.

La citada ley, en su artículo 4 título enunciativo, enlista varios de los derechos e intereses colectivos.

El Distrito Capital de Bogotá en la contestación a la demanda hace referencia a la improcedencia del medio de protección de los derechos colectivos, debido a que la

movilidad, al transporte y a los bienes de interés cultural sin justificar la afectación a los intereses colectivos.

Al respecto, teniendo en cuenta que la finalidad de la acción popular es la protección de los derechos e intereses de naturaleza colectiva, revisada la demanda, se observa que los derechos colectivos presuntamente vulnerados como consecuencia del presunto deterioro de la malla vial y afectaciones en la salud de la población del barrio residencial Baquero que hace parte del sector de interés cultural San Luis, causado por el alto flujo vehicular y la tasa de accidentalidad y, de los cuales el actor busca su protección, son los siguientes:

2. DERECHOS COLECTIVOS PRESUNTAMENTE VULNERADOS

Protección de los derechos colectivos a:

- Goce a un ambiente sano y salud pública. Presuntamente vulnerado con la contaminación atmosférica por gases generados por el alto tráfico vehicular en las carreras 14, 17, 24, 30 y 68 y en las Calles 100, 80, 72, 68, 66 y 63; contaminación visual y auditiva por el exceso del uso de pitos y cornetas y mal uso de la vía tipo 7 V-7 que no versa sobre el espacio público.
- Goce al espacio público y utilización y defensa de los bienes de uso público. Presuntamente vulnerado porque la ruta SIPT P-500 pone en deterioro las casas protegidas como historia de la capital y afecta la conservación de las vías residenciales, por lo que se pretende la recuperación del espacio público.
- Defensa del patrimonio cultural de la Nación. Presuntamente vulnerado porque el diseño e implementación de las rutas de tránsito ocasionan el deterioro del paisaje urbano.
- Derecho a la seguridad y prevención de desastres previsibles técnicamente. Presuntamente vulnerado por la alta accidentalidad, riesgo de los niños y adultos mayores; la señalización es insuficiente para protección de peatones; no se evita el tránsito pesado.
- Realización del desarrollo urbano respetando las disposiciones jurídicas de manera ordenada y dando prevalencia a la calidad de vida de los habitantes. Presuntamente vulnerado porque no hay una adecuada utilización, transformación y ocupación del suelo y las autoridades actúan

Conforme a lo anterior, es claro que la parte actora hace referencia a los derechos colectivos que considera están siendo amenazadas y/o violados por las entidades vinculadas a la presente acción. Es de aclarar que la demostración de la vulneración de los derechos alegados se estudiará conforme a las pruebas aportadas con la demanda y las contestaciones y a las pruebas practicadas al interior del proceso. En razón de lo anterior, considera esta sede judicial que la acción es procedente en la medida en que se pretende la protección de derechos colectivos por las presuntas afectaciones de salud a los residentes del barrio Baquero.

3. ACERVO PROBATORIO

3.1 De las pruebas aportadas con la demanda, se extraen las siguientes:

- Mediante oficio 733123 del 25 de mayo de 1992, el jefe de división,, semaforización, demarcación y señalización de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santafé de Bogotá D.C., informó el cambio de sentido vial de la carrera 17 en los siguientes términos: *“...me permito comunicarle que los sentidos viales implantados en las vías alternas a la Avenida Caracas, fueron producto de los estudios desarrollados por los técnicos de la troncal, los cuales recomendaron a esta Secretaría los sentidos viales que actualmente operan en ese sector de la ciudad, a fin de poder llevar a cabo esta obra que va a redundar en beneficio de toda la comunidad. Es importante anotar que el tránsito que actualmente utiliza la carrera 19 A, va a ser desplazado nuevamente a la Troncal de la Caracas tan pronto se finalice su construcción en el mes de junio del presente año”*.

- El 11 de junio de 1996 la Secretaria de Obras Públicas de la Alcaldía Mayor de Bogotá le indicó al Secretario de Tránsito y Transporte de Santa Fé de Bogotá las restricciones al tráfico pesado KR 19 A Calles 63 y 63 C *“Con preocupación he notado que los usuarios de la vía citada en la referencia no están respetando las restricciones al tráfico pesado por lo que surge la necesidad de que sean tomadas nuevas medidas que obstaculicen la circulación de este tipo de vehículos ya que en el diseño de la estructura del pavimento se tomó como parámetro tráfico liviano. De no tomarse las medidas necesarias, la vía que fue recuperada hace apenas unos meses, corre el peligro de deteriorarse en un corto periodo de tiempo”*.

comunicarle que el desvío sobre las carreras 19 A y 20 no está autorizado por esta entidad y se debe a la puesta en marcha del servicio de Transmilenio por la Avenida Caracas, por tal motivo se envió un oficio a la Policía Metropolitana de Tránsito solicitando la programación de operativos de control para evitar esas infracciones y una copia a la Unidad de Transporte Público para que tomen correctivos necesarios”.

- El Subgerente Técnico y de Servicios de Transmilenio S.A. en respuesta a la Secretaría Distrital de Movilidad, el 07 de marzo de 2013, respecto a la solicitud de retirar el servicio urbano P500 del SITP del corredor de la Carrera 19 A entre Calles 64 y Avenida Calle 63, informó que:

“- La Carrera 19 A entre la Calle 64 y Avenida Calle 63 corresponde a un corredor de la malla vial arterial de la ciudad, con calzada unidireccional Norte Sur que permite la conexión de los barrios Colombia, Concepción Norte, Rafael Uribe, La Esperanza, Baquero y Muequeta con la Avenida Calle 63, los cuales están siendo actualmente atendidos por la ruta urbana P500, la cual se encuentra en operación desde el pasado 29 de septiembre de 2012 y en la actualidad presta el servicio a alrededor de 1850 pasajeros diarios.

Que en el contexto del SIPT, la accesibilidad de los usuarios al sistema de transporte se realiza a través de puntos de parada fijos (paraderos), localizados a lo largo de los corredores y los cuales se ubican a una interdistancia promedio de 300 metros con el fin de facilitar a los usuarios el acceso a los servicios del SITP.

En el sector aledaño a la Carrera 19 A no existen corredores arteriales que permitan atender los barrios descritos anteriormente, por lo cual realizar un desvío de la ruta significaría dejar de prestar el servicio a la comunidad localizada en este sector.

Por lo descrito anteriormente, no se considera pertinente cambiar el recorrido de la Ruta P500 del corredor de la Carrera 19 A entre Calle 64 y la Avenida Calle 63”.

- La Dirección de Vías, Transporte y Servicios Públicos de la Secretaría de Planeación el 07 de noviembre de 2013, respecto a si es necesario para el cambio de clasificación de vías en zonas de conservación obtener un concepto previo de alguna otra entidad, informó que:

“La normatividad anterior Decreto Distrital 190 de 2004 en su subtítulo 4. Patrimonio Cultural del Distrito no contempla en ninguno de sus apartes sobre la necesidad de que alguna entidad en particular del distrito conceptuara con respecto a la utilización de las vías vehiculares

Con la nueva normatividad que empezó a regir con la expedición del Decreto Distrital 364 de agosto de 2013, quedó establecido en el parágrafo 2 del Artículo 149 que “Todas las intervenciones en el espacio público en donde estén ubicados elementos que constituyen el Patrimonio Cultural Mueble y/o inmueble del nivel distrital, deben contar con concepto favorable del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural” ... le corresponde a dicho Instituto especificar a qué tipo de intervenciones se refiere el artículo anterior”.

- Mediante oficio No. S-2014/SETRA-UPREV-29 del 11 de julio de 2014 el Comandante Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá informó sobre la accidentalidad ocurrida durante el año 2014 en el sector comprendido entre las Calles 63 y 68 entre Carreras 17 y 24 de Bogotá, para un total de 88 eventos. Indicó que las copias de los informes de accidentes deben ser solicitados ante la Secretaría Distrital de Movilidad, organismo de tránsito que tiene la custodia y archivo de los documentos físicos del Informe Policial de Accidentes de Tránsito en la ciudad de Bogotá.

- En respuesta a un derecho de petición, el 19 de agosto de 2014, la Dirección de Patrimonio y Renovación Urbana indicó que:

- Los barrios Baquero y Muequetá forman parte del Sector de Interés Cultural con desarrollo individual, áreas de actividad residencial, con zonas delimitadas de comercio y servicios, denominado San Luis.
- Los barrios Baquero y Muequetá contienen inmuebles de Interés Cultural con categorías de Conservación Integral y Conservación Tipológica y predios con valor urbano, los cuales a pesar de no presentar ninguna categoría de conservación son de importancia para el contexto y conjunto de los barrios.
- Los barrios Baquero y Muequetá forman parte de la Unidad de Planeamiento Zonal – UPZ 098 Alcázares ubicada en la Localidad de Barrios Unidos y reglamentada por el Decreto Distrital 262 de julio 7 de 2010.
- La norma aplicable es el Decreto Distrital 190 de 2004 y sus decretos reglamentarios. Que en el numeral 1° del artículo 310 del Decreto se precisa que *“Toda intervención en Bienes de Interés Cultural localizados en los Sectores de Interés Cultural, requiere de un anteproyecto aprobado por el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural de acuerdo con las normas establecidas en esta reglamentación y los cuadros y fichas de usos y*

habitabilidad, exigencia de estacionamientos, manejo y tratamiento del espacio público...”.

3.2 De las pruebas practicadas al interior del proceso

Testimoniales

- La señora Magdalena Acosta Bernal en su declaración manifestó que vive en la carrera 19 A No. 63-55 y que tiene 70 años. Indicó ser vecina de la parte actora. Manifestó que ha vivido en casas de conservación de patrimonio cultural y que el barrio tiene vías V7 local y no están disponibles para que pase todo el tráfico. En la Alcaldía de Andrés Pastrana cuando estaban iniciando la troncal de la Caracas resolvió que el tráfico pesado y buses públicos pasara por la Carrera 19 A, por lo que la comunidad ha presentado varias quejas al respecto desde hace aproximadamente 30 años. Agregó que también pasa por la vía local una ruta del SIPT P500. Indicó que la velocidad en la que transitan los vehículos también es alta y que los residentes se ven afectados en el ruido, los pitos, no pueden dormir, no tienen derecho al aire libre. En cuanto a las casas, refirió que se van deteriorando por el paso del tráfico pesado, que la vía se encuentra en muy mal estado (grietas), se aumentó la inseguridad, los vendedores ambulantes y la accidentalidad. Agregó que también hay una ciclo-ruta pero que los ciclistas también pasan demasiado rápido y la mayoría de personas que transitan por el barrio son adultos mayores, aproximadamente 50 personas poniéndolos en riesgo. Conoce de los reductores de velocidad instalados alrededor de los colegios pero indicó que funcionan cuando los colegios están de servicio pero que en las noches causan mucho ruido y no los dejan dormir, consideró que los accidentes se originan por la velocidad. Indicó que en unos colegios infantiles no hay reductores de velocidad sino que hay una demarcación sobre la vía pero que los vehículos no la respetan. Refirió que inicialmente el tráfico pesado debía pasar por esa vía de manera provisional y que hoy en día es permanente, circunstancia que aduce se debe a la omisión de las entidades en el cumplimiento de la norma urbana.

- El señor Alfonso Rincón Arenas en su declaración manifestó que vive actualmente en Bosa, pero que vivió en Barrios Unidos a mitad del año pasado, que hizo parte de la junta de acción comunal desde el año 1998 hasta el año

establecer rutas y paraderos y en ningún momento se contempló ruta por la carrera 19 y los sorprendieron con ese paradero y a raíz del paso de esa ruta se incrementó el paso de vehículos pesados, situación que mortifica a la comunidad inclusive en las noches, aun con los reductores de velocidad. Refirió que en la calle 64 hay un colegio y un jardín, población que se pone en riesgo por la problemática del tráfico pesado. Refirió que es una vía V7 que le debe dar servicio a las personas que viven en el barrio pero no debe ser usada para flujo de tráfico pesado. Considera que se debe estudiar la forma de redistribución del tráfico pesado y que se restablezca para el servicio para la que fue establecida inicialmente, y se coloquen más reductores de velocidad. Agregó que los barrios Baquero y Muequetá son residenciales de adulto mayor. Expresó que los residentes han perdido la tranquilidad por el tráfico pesado que transita a altas horas de la madrugada con sus cornetas; que aumentó la accidentalidad por la velocidad de los vehículos y que se han afectado en su mayoría los inmuebles esquineros. Indicó que hay varios jardines infantiles y varias universidades que también son afectados. Considera que al aumentar más señalización en la zona se reduciría la accidentalidad siempre y cuando se sacara el flujo del tránsito de vehículos pesados y con la modificación de la ruta P500. Señala como causas de accidentalidad la falta de señalización y la velocidad de los vehículos. Indicó que no vio intervención de agentes de tránsito. Refirió que existen señales de tránsito que indican que pueden transitar vehículos de 3 toneladas.

- La señora Olga Sánchez Morales en su declaración manifestó vivir en la Carrera 19 No. 64-17 hace 59 años y ser pensionada. Indicó que vive en un sector de la tercera edad, que la Secretaría de Movilidad no ha realizado un estudio respecto a la ruta del SITP P500, además de que actualmente hay ciclo-ruta. Indicó que el tránsito vehicular es muy alto desde las 4 de la mañana porque pasan las rutas escolares, volquetas, etc, situación que no deja dormir y que afecta las viviendas (grietas). Además de que los vehículos transitan a altas velocidades. Expresó que extraña la tranquilidad del sector.

Dictamen pericial

El **Ingeniero Civil** Valentín Castellanos Rubio rindió dictamen pericial, el cual tenía por objeto la verificación de los hechos y pretensiones de la demanda respecto del deterioro de la malla vial y afectaciones en el barrio residencial

En el dictamen pericial, el perito concluyó que:

“14. CONSIDERACIONES TÉCNICAS FINALES DEL PERITO

De acuerdo con todo lo investigado, revisado y observado ocularmente por el Perito, a todo lo extenso del presente Dictamen Pericial, acerca de la ACCIÓN POPULAR No. 2017-00043, me permito presentar las siguientes Consideraciones técnicas finales:

- ✓ Que a partir de los HECHOS de la DEMANDA, el perito tuvo el primer conocimiento de los HECHOS GENERALES de la misma.*
- ✓ Que a partir del RESUMEN EJECUTIVO, se pudo establecer que el BARRIO BAQUERO / SAN LUIS es un sector de Interés Cultural con Desarrollo Individual e Inmuebles de Interés Cultural en las categorías de Conservación Integral, que estaba siendo sometido a factores de MOVILIDAD que estaban afectando la malla vial y la salud de sus habitantes.*
- ✓ Que para conocer los aspectos técnicos previos al Dictamen Pericial, el Perito hizo un recorrido y reconocimiento acerca de los aspectos relevantes e históricos de la creación y reglamentación del Barrio BAQUERO, en Litis.*
- ✓ Que el estudio permitió reconocer que el barrio BAQUERO data en su concepción del año 1940, ubicado entre la Avenida Calle 63 y Calle 64 y entre las Carreras 17 a 21 y poblado en su mayoría por casas Estilo Victoriano y está rodeado de Barrios de Interés Cultural y de Conservación tales como San Luis, Muequetá, Chapinero Occidental, etc.*
- ✓ Que el Decreto 619 de 2000 consigna que el Barrio BAQUERO hace parte del Sector de Interés Cultural SAN LUIS, en cuanto a su valoración y como símbolo de identidad de sus habitantes.*
- ✓ Que dado su carácter de sector de INTERES CULTURAL, está sujeto a restricciones y condiciones en el paso de vehículos de carga, vulneradas cuando se estudia el Decreto 520 de 2013, en cuanto al permiso de paso para camiones (máximo dos ejes).*
- ✓ Que para su estudio e investigación, el perito estudio la condición patrimonial de Interés Cultural preexistente al interior del barrio BAQUERO, encontrando que agrupa Bienes de Interés Cultural en la Categoría de CONSERVACIÓN INTEGRAL, CONSERVACION TIPOLOGICA y otros.*
- ✓ Que una vez reconocido el barrio BAQUERO y alrededores, el Perito hizo una CARACTERIZACION de los TRAMOS de la MALLA VIAL existentes al interior del barrio BAQUERO (Decreto 190 de 2004), con el propósito de diferenciar y sectorizar la Malla Vial Local, la Malla Vial Intermedia y la Malla Vial Arterial.*
- ✓ Que el estudio e investigación permitió definir que la MALLA VIAL LOCAL estaba constituida por las siguientes vías: KR 19, KR18, CL63A, CL63B, CL63C, CL63D.*
- ✓ Que el estudio e investigación permitió definir que la MALLA VIAL INTERMEDIA estaba constituida por las siguientes vías: CL64, KR21, KR20 y KR19A.*

- ✓ *Que un estudio de recuento histórico de la movilidad del Barrio BAQUERO permitió conocer que: hasta finales de 1980 los tramos viales internos eran de uso residencial y que a partir de 1990 por la construcción de la Troncal de la Caracas se establecieron desvíos provisionales, que fueron subsiguientemente utilizados para la Troncal de Transmilenio, situación que sigue sin corregir.*
- ✓ *Que revisada la movilidad existente, se encuentra al interior del barrio BAQUERO, que las vías de la MALLA VIAL LOCAL están siendo utilizadas como MALLA VIAL INTERMEDIA, conformándose un corredor vial METROPOLITANO en ZIGZAG sin ningún beneficio a la movilidad y con deterioro creciente del Sector de Interés Cultural.*
- ✓ *Que el perito hizo un estudio, recorrido y reconocimiento de la VIA METROPOLITANA en ZIGZAG: NORTE-SUR / SUR-NORTE, encontrado un recorrido insano a la movilidad, conflictivo por los sectores residenciales (interés cultural) que cruza, que sigue siendo de una provisionalidad absoluta y que no representa un PROGRAMA DE MOVILIDAD para el amplio sector que abarcó el estudio (AC45-AC80).*
- ✓ *Que el perito hizo un estudio de los USOS, de la SEÑALIZACIÓN, de la MOVILIDAD y de los IMPACTOS NEGATIVOS al interior del Barrio BAQUERO y San Luis, encontrando vulneraciones en el USO, pobreza en la SEÑALIZACIÓN e IMPACTOS NEGATIVOS (ruidos, trepidación, etc) al interior de las viviendas y la salud de los habitantes del sector.*
- ✓ *Que para patentizar la desmejora en el TRATAMIENTO y USO de los TRAMOS VIALES al interior del barrio BAQUERO, el perito simula un CONTRASTE de MALLAS VIALES confrontando la MALLA VIAL ARTERIAL, la MALLA VIAL INTERMEDIA y la MALLA VIAL LOCAL, llegando a concluir que la MALLA VIAL interior al barrio de Interés Cultural BAQUERO, no deben ser considerados CORREDORES VIALES, ni como CORREDORES ARTERIALES requeridas y sólo deben ser de uso LOCAL.*
- ✓ *Que estudiada la PRIMERA PRETENSIÓN del ACCIONANTE, encuentra el PERITO que deben restituirse las VIAS de la MALLA LOCAL a vías del TIPO V-7 (uso residencial).*
- ✓ *Que estudiada la SEGUNDA PRETENSIÓN del ACCIONANTE, encuentra el PERITO que restituidas las VIAS de la MALLA LOCAL a vías del TIPO V-7 (uso residencial), se deben cerrar los cruces solicitados (Avenida calle 72 con carrera 19, Avenida Calle 72 con carrera 20, Avenida calle 68 con carrera 19, Avenida calle 63 con carrera 19 A, Avenida calle 63 con carrera 20, Avenida calle 57 con carrera 18, Avenida calle 53 con carrera 20 y Avenida Calle 53 con carrera 18).*
- ✓ *Que estudiada la TERCERA PRETENSIÓN del ACCIONANTE, encuentra el PERITO que aun cuando NO COMPETE total y directamente al BARRIO BAQUERO en LITIS, los CAMBIOS de SENTIDO sugeridos en VIAS tales como AC63, KR17, KR24, AC68, Anillo vial, etc, si restituyen a la MOVILIDAD METROPOLITANA la versatilidad, el sentido continuado y la calidad de los CORREDORES VIALES a la MOVILIDAD BOGOTANA en el sector NORTE de la MOVILIDAD de la ciudad.*
- ✓ *Que estudiada la CUARTA PRETENSION del ACCIONANTE, encuentra el PERITO que restituidas las VIAS de la MALLA LOCAL retornadas a vías del TIPO V-7 (uso residencial), es oportuno solicitar a la MOVILIDAD que REVISE las RUTAS del SIPT que cruzan el sector de interés cultural Barrio BAQUERO, en estudio ()”*

Por su parte, del informe de aclaraciones y complementaciones al dictamen pericial, que fueron solicitadas por el Distrito Capital, se destacan los siguientes apartes:

- ✓ La vía de uso residencial es aquella que da acceso a las residencias, habitaciones o viviendas. (Acuerdo No. 2 de 1980 capítulo III del artículo 5 numeral 2 – Decreto 190 de 2004 artículo 169 – Decreto 520 de 2013 artículo 1).
- ✓ Concepto “metropolitano” está definido en el artículo 221 del Decreto 619 de 2000 y en el POT vigente en el artículo 234. Escala de los Equipamientos: *“Metropolitana: comprenden aquellos equipamientos que prestan servicios a todo el Distrito Capital y a la región y son por lo general causante de alto impacto urbano y social”*.
- ✓ El artículo 6 del Decreto 520 de 2013 restringe la circulación en la malla vial local con sección vial V-7 (13 metros), que indica que se permite la circulación de vehículos de transporte de carga hasta designación 2 (dos ejes), con un máximo de peso bruto vehicular de 17,425 toneladas.
- ✓ El párrafo 3 del artículo 150 del Decreto 619 de 2000 modificado por el artículo 133 del Decreto 469 de 2003, indica que para mejorar la accesibilidad al transporte público, dentro de los programas de mejoramiento de barrios se deberán definir circuitos de movilidad local (CML) a ser adoptados dentro de la reglamentación de las Unidades de Planeamiento Zonal.
- ✓ El párrafo 2 del artículo 149 del Decreto Distrital 363 de 2013 establece que *“Todas las intervenciones en el espacio público en donde estén ubicados elementos que constituyen el Patrimonio Cultural mueble y/o inmueble del nivel Distrital, deben contar con concepto favorable del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural”*. El perito concluye, que hay una inacción del IDPC ante la introducción del tránsito de transporte público por las vías residenciales y un incumplimiento de la Secretaría de Movilidad a la Resolución 2252 de 1999 que establece el manual y formatos para determinar las necesidades de movilización de pasajeros para el transporte terrestre colectivo metropolitano, distrital y/o municipal.
- ✓ Según oficio de la subdirección de calidad del aire auditiva y visual de octubre 07 y 10 de 2013, hasta el momento no existen mecanismos técnicos para establecer tales mediciones.

Observaciones a la ampliación del dictamen pericial, emitidas por la Secretaría Distrital de Movilidad:

- Precisó que el artículo 6 del Decreto Distrital 520 de 2013, se encuentra vigente y es la normatividad actual referente a la circulación de vehículos de carga en vías tipo V-7.
- La Subdirección de Transporte público ratifica que se realizó la consulta de todas las rutas del SITP y del SITP Provisional, donde se logra apreciar que ninguna ruta autorizada circula en la Carrera 19 entre calle 68 y calle 63, como se observa en dos imágenes suministradas por Transmilenio. Por lo que concluyó que *“al interior del Barrio Baquero, no circulan rutas de transporte público, las cuales únicamente circulan por el perímetro del barrio, es decir, por la Avenida calle 63 y carrera 17”*.

4. DE LAS EXCEPCIONES

Revisados los hechos y pruebas de la demanda, se advierte que la presente acción popular fue dirigida contra las autoridades públicas que han intervenido desde el año 1992 en las reclamaciones, quejas y derechos de petición que han sido presentados por los residentes del Barrio Baquero, entre otros, con ocasión del desvío provisional vehicular que se efectuó al interior del barrio que había sido declarado como un sector de Interés Cultural, para facilitar la construcción de la troncal de transmilenio de la Av. Caracas, situación que considera el demandante ha ocasionado el deterioro de la malla vial y afectaciones de salud a los residentes del barrio.

El Instituto de Desarrollo Urbano, el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural y la Secretaría Distrital de Planeación propusieron la excepción de *falta de legitimación en la causa por pasiva*, por las siguientes razones:

IDU: indicó que el IDU es una entidad ejecutora de los programas y proyectos establecidos por las entidades competentes para orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad y planeación territorial de la ciudad en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Planeación. Agregó que lo solicitado por el actor no se encuentra dentro de las

LA SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN: indicó que el objeto central del proceso es la regulación del tránsito y transporte público del sector y que eso es competencia de la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM.

Al respecto, y conforme a lo manifestado en la demanda de acción popular, el Despacho considera que el asunto a tratar va encaminado a la regulación del flujo vehicular y transporte público (Ruta SIPT P-500) en las vías residenciales V-7 del barrio Baquero.

En razón de lo anterior, es claro que el IDU, creado mediante el Acuerdo 19 de 1972 del Concejo de Bogotá D.C., tiene como objeto ejecutar obras viales y de espacio público para el Desarrollo Urbano de la Capital y, que la Secretaría Distrital de Planeación, conforme al Decreto 16 de 2013, coordina la elaboración, ejecución y seguimiento de los planes de desarrollo distrital y local, del POT, regulación del uso del suelo, por lo que no inciden en la regulación del tránsito y transporte de la ciudad.

Ahora bien, en cuanto a la vinculación del IDPC a la acción popular, se observa que la misma se efectúa en atención a que el alto flujo vehicular y de tráfico pesado alegado, transita por las vías residenciales del barrio Baquero que hace parte de la UPZ 98 Los Alcázares, Sector declarado como de Interés Cultural, por lo que considera la parte actora que para realizar un cambio de clasificación de las vías en dicha zona se debe contar con un concepto previo y favorable del IDPC.

Al respecto, el **IDPC:** indicó que para determinar la vinculación como parte se debe estar en presencia de un nexo de causalidad respecto del daño y la autoridad vinculada y que no se evidencia en este caso dicho nexo, como quiera que dentro de las funciones del IDPC (Decreto Distrital No. 070 de 2015 art. 6), y del pronunciamiento del área técnica no le compete a la entidad ejecutar ninguna actividad en el presente caso.

Agregó que no se requiere un concepto previo por parte de la entidad que efectuó la declaratoria del Bien de Interés Cultural (Distrito Capital) debido a que el flujo vehicular de algunas vías de los barrios Banco Central, San Luis, Muequetá y Baquero no implican una intervención sobre el sector de interés cultural y que

Teniendo en cuenta lo anterior, y conforme al oficio emitido por la Dirección de Vías, Transporte y Servicios Públicos de la Secretaría de Planeación del año 2013, que obra en el proceso, en el que se indicó que en el Decreto Distrital 190 de 2004 respecto al Patrimonio Cultural del Distrito no se contempla la necesidad “*de que alguna entidad en particular del distrito conceptuara con respecto a la utilización de las vías vehiculares para el Transporte Público en zonas identificadas y delimitadas como Bienes de Interés Cultural*” y que fue con la nueva normatividad, Decreto Distrital 364 de 2013 artículo 149 parágrafo 2, en la que se estableció que “*Todas las intervenciones en el espacio público en donde estén ubicados elementos que constituyen el Patrimonio Cultural Mueble y/o inmueble del nivel distrital, deben contar con concepto favorable del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural*, considera esta sede judicial que debido a que el IDPC indicó que “*el flujo vehicular de algunas vías de los barrios Banco Central, San Luis, Muequetá y Baquero no implican una intervención sobre el sector de interés cultural*”, no es necesaria su intervención en el presente caso.

Además de lo anterior, debe tenerse en cuenta que, el IDPC en la contestación a la demanda hizo referencia al artículo 2.2.6.1.1.9 del Decreto Nacional 1077 de 2015, que determina la **autorización de actuaciones urbanísticas en bienes de interés cultural**: “*Sin perjuicio de lo dispuesto en el numeral 4 del artículo 2.2.6.1.2.1.11 del presente decreto, cuando se haya adoptado el Plan Especial de Manejo y Protección de Bienes de Interés Cultural por la autoridad competente, las solicitudes de licencias urbanísticas sobre bienes de interés cultural y sobre los inmuebles localizados al interior de su zona de influencia, se resolverán con sujeción a las normas urbanísticas y de edificación que se adopten en el mismo. En caso de no haberse adoptado el Plan Especial de Manejo y Protección al momento de la solicitud, las licencias se podrán expedir con base en el anteproyecto de intervención del bien de interés cultural aprobado por parte de la autoridad que efectuó la respectiva declaratoria, en el cual se señalará el uso específico autorizado*”.

Por lo anterior, se declara probada la excepción de *falta de legitimación en la causa por pasiva* propuesta por el IDU, Secretaría Distrital de Planeación y IDPC.

5. CASO CONCRETO

La Ley 472 de 1998 preceptúa que la acción popular es un medio procesal para la protección de los derechos e intereses colectivos, la cual se puede ejercer no

En el presente caso la parte actora advierte que con ocasión del desvío provisional vehicular que se efectuó al interior (vías de uso residencial) del barrio Baquero (Sector de Interés Cultural) con la finalidad de facilitar la construcción de la troncal de transmilenio de la Av. Caracas (1992), el cual se ha tornado permanente, ha ocasionado:

- El deterioro de la malla vial, por considerar que la carrera 19, 19 A y 20 vías tipo V-7 de uso residencial son utilizadas como vías de alto flujo vehicular y de transporte público, toda vez que transita la ruta del SITP P500.
- Afectaciones de salud a los residentes del barrio, que en su mayoría son adultos de tercera edad, en atención a la contaminación atmosférica (polución), visual y auditiva ocasionada por el alto tráfico vehicular y el uso de pitos y cornetas.

Para demostrar la presunta vulneración de los derechos colectivos alegados por la parte actora, se decretó el testimonio de tres personas residentes del barrio Baquero y de oficio se decretó un dictamen pericial con el fin de que se determinaran los hechos y pretensiones de la demanda.

Del estudio de las pruebas decretadas y practicadas al interior del proceso, se observa que no está demostrado vulneración a los derechos colectivos de los residentes del barrio Baquero, por las siguientes razones:

Los testigos en sus declaraciones indicaron que por las vías de uso residencial del barrio se presenta alto flujo vehicular, de tráfico pesado y de servicio público (ruta SITP P500) que perturba el sueño por la velocidad y el uso de pitos y cornetas de los vehículos que transitan en altas horas de la madrugada; que hay pocos reductores de velocidad y señalización, lo que ocasiona que se presente una alta accidentalidad y que se ponga en riesgo la vida de los transeúntes (residentes y niños), que se ha generado una afectación estructural en los bienes inmuebles por el paso de los vehículos, los mismos coinciden en que lo que se quiere es que se efectúe un cambio de flujo vehicular y que a las vías de uso residencial se les dé el uso para el cual fueron diseñadas.

Ahora bien, respecto al dictamen pericial y sus aclaraciones, observa el despacho

experto y tampoco contó con estudios técnicos (afectaciones a salud y medio ambiente, alto tráfico vehicular y velocidad), y que desconoció los estudios realizados por las autoridades competentes en temas de movilidad.

En cuanto a la prosperidad de la objeción por error grave a un dictamen pericial, el Consejo de Estado¹, ha considerado que:

“La Sección Tercera del Consejo de Estado concluyó recientemente que para que prospere la objeción del dictamen pericial por error grave se requiere la existencia de una equivocación de tal gravedad o una falla que tenga la entidad de conducir a conclusiones igualmente equivocadas.

Así mismo, se ha dicho que este se contrapone a la verdad, es decir, cuando se presenta una inexactitud de identidad entre la realidad del objeto sobre el que se rinda el dictamen y la representación mental que de él haga el perito.

Sin embargo, aclara la providencia, no constituirán error grave en estos términos las conclusiones o inferencias a que lleguen los peritos, que bien pueden adolecer de otros defectos.

En otras palabras, la objeción por error grave debe referirse al objeto de la peritación y no a la conclusión de los peritos” (Subrayado fuera del texto).

Teniendo en cuenta lo anterior y revisado el dictamen pericial y sus correspondientes aclaraciones, observa el Despacho que si bien tenía por objeto verificar los hechos y pretensiones de la demanda respecto al deterioro de la malla vial y afectaciones en el barrio residencial Baquero, el mismo fue rendido únicamente con la documentación obrante en el expediente y que si bien el perito no realizó algún otro estudio técnico adicional a sus conocimientos e inspección del lugar para obtener información adicional, la objeción por error grave no prospera respecto a las conclusiones realizadas por el perito.

Sin embargo, se aclara que el dictamen pericial es apreciado por la jueza de acuerdo a las reglas de la sana crítica, teniendo en cuenta claridad, precisión, calidad de fundamentos, entre otros y que se valora con las demás pruebas obrantes en el expediente.

En cuanto al derecho a gozar de un ambiente sano (Artículo 79 de la Constitución Política), el Consejo de Estado ha indicado que:

“(…) El derecho al medio ambiente sano, - protegido constitucionalmente a través de múltiples disposiciones normativas -, es un derecho colectivo que involucra aspectos directamente relacionados con el manejo, uso, aprovechamiento y conservación de los recursos naturales, el equilibrio de los

sostenible, la salubridad, y la calidad de vida del hombre, entendido éste último como parte integrante de ese mundo natural.

En ese sentido, el decreto 2811 de 1974 incluye al ruido dentro de los factores contaminantes del medio ambiente.

El nivel de tolerancia social del ruido está condicionado, principalmente, por la situación espacial y temporal en la cual se produce.

En efecto, el Ministerio de Salud Pública expidió la Resolución No. 8321 de 1983, por la que "se dictan normas sobre protección y conservación de la audición de la salud y el bienestar de las personas, por causa de la producción y emisión de ruidos". En su artículo 17, la Resolución citada determina los niveles de ruido máximos permisibles según el lugar y la hora en que se produzca su emisión".

De acuerdo a lo anterior, y conforme a las pruebas obrantes en el expediente, no está probada la **afectación al medio ambiente**, debido a que en el sector citado – que corresponde a una zona residencial V-7, no se determinó que se superan los niveles de ruido permitidos. Si bien obra oficio de la Subdirección de calidad del aire auditiva y visual del año 2013 en la que se informó que no existen mecanismos técnicos para establecer tales mediciones y, los testigos manifestaron que hay un uso excesivo de los pitos y cornetas de los vehículos principalmente en altas horas de la madrugada que les afecta el sueño, no se puede desconocer que la contaminación del ruido es un tema que le corresponde determinar a las autoridades ambientales, por lo que debe estar demostrado técnicamente.

En cuanto al **goce del espacio público**, se tiene que conforme a lo dispuesto en el artículo 82 de la Constitución Política, es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

Al respecto, la parte actora considera que este derecho está siendo vulnerado con el tránsito de la ruta SITP P500, la cual pone en deterioro los inmuebles y las vías residenciales.

No obstante lo anterior, de las pruebas obrantes en el expediente no está demostrada dicha vulneración, toda vez que se observa que en el informe emitido por la Subdirección de Señalización, Subdirección de Transporte Privado y la Subdirección de Infraestructura de la Secretaría Distrital de Movilidad se determinó que:

- *El barrio Baquero se encuentra delimitado por los corredores viales de la Calle 64 y Calle 63 y entre las Carreras 21 y Carrera 17, por lo tanto los corredores del barrio en los que transita la ruta P500 del SITP son la carrera 17 y la AV Calle 63 (límites del barrio), en su recorrido con dirección al Centro Andino. Los corredores viales pertenecen a la malla vial arterial e intermedia de la ciudad y hacen parte del Sistema de Transporte establecido en el Decreto Distrital 190 de 2004 (POT).*
- *Los trazados de rutas de transporte público se realizan sobre la malla vial arterial e intermedia cumpliendo los criterios de accesibilidad establecidos en los artículos 163, 164 y 169 del POT vigente de la ciudad.*
- *Debido a que la Carrera 17 tiene establecido un único sentido de circulación sur-norte, no es posible realizar el cambio de trazado de la ruta zonal P500 como lo plantea el accionante, sin afectar la cobertura y accesibilidad de los usuarios y el trazado de 16 rutas zonales y 8 provisionales que transitan por el corredor en sentido sur-norte (...)*”.

En razón de lo anterior, es claro que la ruta SIPT P500 circula por el perímetro del barrio entre la Av. Calle 63 y la Carrera 17 por lo que no genera un perturbación en la zona residencial. Además debe tenerse en cuenta que el Subgerente técnico de servicios de transmilenio informó que no es pertinente cambiar el recorrido de la ruta porque su desvío “*significaría dejar de prestar el servicio a la comunidad localizada en el sector*”.

Ahora bien, tampoco se demostró el deterioro de la malla vial y el diseño estructural de la vía, como tampoco las afectaciones estructurales a los inmuebles ocasionadas por el tránsito vehicular referidas por el accionante, toda vez que si bien el perito informó que visitó varias viviendas del barrio Baquero, lo cierto es que no se demostraron las afectaciones estructurales a las viviendas y que las mismas hubieren en dado caso, ocasionadas por el tráfico vehicular.

En cuanto a la demostración de vulneración al derecho a **la seguridad y prevención de desastres previsibles técnicamente**, si bien obra en el expediente oficio No. S-2014/SETRA-UPREV-29 del 11 de julio de 2014 emitido por el Comandante Seccional de Tránsito y Transporte de Bogotá en el que informó que durante el año 2014 en el sector comprendido entre las Calles 63 y 68 entre Carreras 17 y 24 de Bogotá, se presentaron 88 accidentes de tránsito.

No puede desconocer este Despacho que la Secretaría Distrital de Movilidad informó los cambios realizados en el sector residencial objeto de estudio en el que se implementó la señalización en la zona comprendida entre la Calle 59 y Calle 67 respecto a la implementación de diseños de señalización en entornos escolares, acorde a las diferentes condiciones de operación, asimismo, indicó que “*la*

educativos del sector, para sensibilizar a la población en edad escolar sobre la percepción del riesgo y generar comportamientos de autocuidado en sus desplazamientos”.

Por lo anteriormente expuesto, considera este Despacho Judicial que no está demostrada la vulneración a los derechos colectivos de los residentes del barrio Baquero y por el contrario, se evidencia las gestiones realizadas por la Secretaría Distrital de Movilidad en cuanto a los dispositivos de control de señalización vial.

En mérito de lo expuesto, el **JUZGADO DOCE ADMINISTRATIVO DE DESCONGESTIÓN DEL CIRCUITO DE BOGOTA**, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

R E S U E L V E:

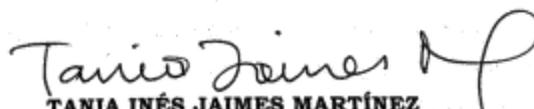
PRIMERO: Declarar probada la excepción de *falta de legitimación en la causa* propuesta por el Instituto de Desarrollo Urbano, la Secretaría Distrital de Planeación y el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.

SEGUNDO: Negar las pretensiones de la demanda, por las razones expuestas en esta providencia.

TERCERO: Por secretaría notifíquese esta sentencia a las partes.

CUARTO: Remitir copia de la presente providencia al señor Defensor del Pueblo para los fines señalados en el artículo 80 de la Ley 472 de 1998.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE²,


TANIA INÉS JAIMES MARTÍNEZ
JUEZA

Firmado Por:

TANIA INES JAIMES MARTINEZ
JUEZ
JUZGADO 054 ADMINISTRATIVO DE LA CIUDAD DE BOGOTA, D.C.-
SANTAFE DE BOGOTA D.C.,

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez jurídica,
conforme a lo dispuesto en la Ley 527/99 y el decreto reglamentario 2364/12

Código de verificación:

7351b8840bded906c739d10eedadb20aa1f8c281787ec34ae578acac5902ba7

Documento generado en 26/11/2020 09:52:13 a.m.

Valide éste documento electrónico en la siguiente URL:
<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>