

Sentencia C-765/06

AUTONOMIA DE ENTIDADES TERRITORIALES-No es absoluta

REGULACION USO DEL SUELO-Competencia del Concejo Municipal de acuerdo con la ley

Produced by the free evaluation copy of TotalHTMLConverter

REGULACION USO DEL SUELO-Objetivos

ORDENAMIENTO TERRITORIAL-Principios que lo fundamentan

PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL-Clasificación

PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL-Elementos que debe contemplar

DEFINICION-Clases

BAHIA DE ESTACIONAMIENTO-Definición no desconoce autonomía territorial ni competencia de Concejos municipales

En virtud de la Ley 769 de 2002 se expidió el Código Nacional de Tránsito Terrestre. El Art. 2º de dicho código contiene numerosas definiciones relativas a la materia que éste regula, entre

las cuales se encuentra la contenida en el aparte demandado en esta ocasión, que señala: “Bahía de estacionamiento: Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos. El examen de esta definición permite establecer claramente que en ella el legislador no determina los usos del suelo de los municipios y distritos del país y sólo señala, en ejercicio de sus competencias constitucionales, un concepto técnico necesario para la interpretación y la aplicación de las disposiciones del Código Nacional de Tránsito Terrestre que la contiene. De esta manera, el legislador no está señalando las porciones determinadas del territorio de los municipios y distritos que constituirán bahías de estacionamiento y que estarán, en consecuencia, destinados al estacionamiento de vehículos. Por estas razones, el aparte acusado no vulnera el principio de autonomía territorial contemplado en el Art. 287 de la Constitución, ni desconoce la competencia asignada a los Concejos Municipales por el Art. 313 ibidem para reglamentar los usos del suelo.

ESPACIO PUBLICO-Concepto

BAHIA DE ESTACIONAMIENTO-Definición no desconoce deber del Estado de proteger espacio público

El demandante afirma que el espacio público no puede tener un destino específico, ya que el mismo tiene como característica esencial el uso común y si las bahías solamente pueden destinarse al estacionamiento de vehículos se priva de su uso a las personas que no tienen vehículo para estacionar y que por ello la expresión demandada quebranta el Art. 82 de la Constitución que consagra el deber del Estado de velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común. Este planteamiento carece de fundamento, en cuanto es claro que las vías vehiculares forman parte del espacio público. En efecto, conforme al citado Art. 82 superior, el elemento esencial del espacio público es su destinación al uso común, es decir, al uso por todas las personas. Dicha destinación genérica no significa lógicamente que en las condiciones concretas todas las porciones de territorio

tengan una destinación única, ya que ello no guardaría armonía con la naturaleza de los respectivos bienes ni con las necesidades de la comunidad, de suerte que tan importante institución jurídica sería de imposible aplicación. De lo anterior se deduce que la previsión abstracta de una destinación de uso común, en lugar de otra, entre diversas posibilidades, no altera el elemento esencial del espacio público ni altera, por tanto, la integridad del mismo. Dicha alteración se produciría, en cambio, si el Estado por conducto de sus autoridades eliminara el espacio público y diera lugar a espacios privados en una medida no razonable o desproporcionada, sin tener en cuenta las necesidades e intereses de la comunidad. Por esta razón, al disponer el aparte demandado en forma abstracta y para efectos de la regulación del tránsito terrestre que una porción del territorio aneja a una vía pública se destine al estacionamiento de vehículos, por todas las personas, no vulnera el deber del Estado de proteger el espacio público, establecido en el Art. 82 de la Constitución.

REGULACION USO DEL SUELO-Deber de garantizar a discapacitados acceso, tránsito fácil y seguro en vías y edificaciones

Los municipios y los distritos, en ejercicio de su competencia constitucional de reglamentación de los usos del suelo, tienen el deber de destinar, en medida razonable, espacios adecuados de estacionamiento, que pueden ser o no las bahías definidas por el legislador en la norma acusada, distinguidos con el signo internacional correspondiente, de modo que se garantice a los discapacitados un acceso y un tránsito fácil y seguro en las vías, edificaciones y sitios, y puedan los mismos ejercer su libertad de locomoción consagrada en el Art. 24 superior e integrarse a la vida social y rehabilitarse, así como desarrollar su vida en condiciones de dignidad y, en lo posible, en condiciones de igualdad con las demás personas.

Referencia: expediente D-6203

Demanda de inconstitucionalidad contra el Art. 2º (parcial) de la Ley 769 de 2002

Demandante: Carlos Enrique Campillo Parra

Magistrado Ponente:

Dr. JAIME ARAUJO RENTERIA

Produced by the free evaluation copy of TotalHTMLConverter

La Sala Plena de la Corte Constitucional, en cumplimiento de sus atribuciones constitucionales y de los requisitos y trámite establecidos en el Decreto 2067 de 1991, ha proferido la siguiente

SENTENCIA

I. ANTECEDENTES

En ejercicio de la acción pública de inconstitucionalidad, el ciudadano Carlos Enrique

Campillo Parra presentó demanda contra el Art. 2º (parcial) de la Ley 769 de 2002, por la cual se expidió el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

Cumplidos los trámites constitucionales y legales propios de los procesos de inconstitucionalidad, la Corte Constitucional procede a decidir acerca de la demanda de la referencia.

II. NORMA DEMANDADA

A continuación se transcribe la disposición demandada, conforme a su publicación en el Diario Oficial No. 44.893 de 07 de agosto de 2002, subrayando el segmento acusado:

LEY 769 DE 2002

(agosto 6)

Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

TITULO I.

DISPOSICIONES GENERALES.

CAPITULO I.

PRINCIPIOS.

“(...)

“ARTÍCULO 2o. DEFINICIONES. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

“(...)

“Bahía de estacionamiento: Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos.

Produced by the free evaluation copy of TotalHTMLConverter

III. DEMANDA

El demandante considera que la norma demandada infringe los Arts. 287, Num. 2; 313,

Num. 7, y 82 de la Constitución Política, con base en los siguientes argumentos:

Afirma que el ejercicio de las competencias debe hacerse conforme al reparto funcional que se ha asignado tanto a la Nación como a las entidades territoriales en la Constitución. Expresa que en repetidas ocasiones la Corte Constitucional ha señalado que existe una jerarquía normativa y que si bien las entidades territoriales deben sujetarse a la Constitución y a la ley, hay unas competencias propias de aquellas, que no puede desconocer el legislador.

Expone que teniendo en cuenta el concepto de autonomía y del ejercicio de competencias propias, cuando el legislador incluye en el Código Nacional de Tránsito la definición de bahía de estacionamiento está invadiendo la órbita de la competencia constitucional del Concejo Municipal, al que corresponde reglamentar los usos del suelo. Agrega que a esta entidad le corresponde definir si la bahía de un sector de la ciudad se usa o no para estacionamiento y que con la definición establecida por el legislador aquella debe destinarse necesariamente a dicho estacionamiento.

Expresa que en los planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas de los municipios se deben definir las acciones urbanísticas de éstos. Ello significa que la regulación de la planeación urbanística municipal, como si una bahía se destina o no a estacionamiento de vehículos, es propia de dichas entidades territoriales, y no de la Nación a través del legislador, por lo cual la definición de bahía de estacionamiento contenida en la norma demandada viola la autonomía territorial y desconoce la competencia del Concejo Municipal para reglamentar los usos del suelo urbano. Añade que el Plan de Ordenamiento Territorial es el instrumento básico para desarrollar el proceso de ordenamiento del territorio municipal.

De otro lado, sostiene que el espacio público no puede tener un destino específico, ya que el

mismo tiene como característica esencial el uso común y si las bahías solamente pueden destinarse al estacionamiento de vehículos se priva de su uso a las personas que no tienen vehículo para estacionar, con violación de lo dispuesto en el Art. 82 superior, en virtud del cual es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común. Agrega que la defensa del espacio público contribuye a garantizar la existencia de un escenario de convivencia libre que acerca a todos los habitantes de una ciudad en condiciones de igualdad.

Señala que la definición legal de bahía de estacionamiento restringe la aplicación de principios constitucionales como el de democracia participativa, respeto de la dignidad humana y solidaridad y derechos fundamentales como el de igualdad.

IV. INTERVENCIONES

1. Intervención del Ministerio de Transporte

Mediante escrito presentado el 22 de Marzo de 2006, el ciudadano Harold Iguarán Ballesteros, obrando en representación del Ministerio de Transporte, solicita a la Corte que declare exequible la norma demandada, con los siguientes fundamentos:

Enuncia que en materia de tránsito y transporte tiene que existir necesariamente la autoridad superior que fije pautas, sin restringir el derecho de las demás autoridades a dictar los reglamentos.

Arguye que es posible diferenciar entre el servicio privado de transporte y el servicio público de transporte y que de acuerdo con lo dispuesto en el Art. 150 de la Constitución corresponde al legislador regular la prestación de los servicios públicos (Num. 23) y expedir los códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones (Num. 2). Añade que la definición acusada respeta la autonomía de los municipios en materia de tránsito.

2. Intervención de la Universidad Santiago de Cali

Mediante escrito radicado el 24 de Marzo de 2006, la ciudadana Beatriz Delgado Mottoa, obrando en nombre de la Universidad Santiago de Cali, manifiesta que la norma acusada es contraria a la Constitución, con las siguientes razones:

En relación con el cargo por la supuesta violación del Art. 287, Num. 2, y el Art. 313, Num. 7, de la Constitución, afirma que la Corte Constitucional en la Sentencia C- 568 de 2003 se pronunció sobre el tema en el sentido de que el ejercicio de la competencia normativa de las entidades territoriales en materia de reglamentación del uso del suelo proviene del Art. 1º de la Constitución y que en numerosas oportunidades la misma corporación ha señalado que, dado el carácter unitario de la república, es necesario armonizar los principios de unidad y autonomía, garantizando el manejo por los municipios y departamentos de los intereses locales, sin desconocer la supremacía del ordenamiento nacional.

Aduce que es competencia exclusiva del legislador la creación de la normatividad contentiva de las reglas generales concernientes a la reglamentación de los usos del suelo. Sin embargo, por la circunstancia de que el legislador señale tales límites, no se puede predicar el desconocimiento de las facultades de que gozan las instancias regionales y locales para la gestión autonómica de sus propios intereses, dentro del ámbito de la competencia que les es propia en materia de reglamentación, pues se trata de niveles de competencia que tienen campos propios y específicos de operación que no se interfieren, sino que se complementan,

con arreglo a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad.

Respecto del cargo por violación del Art. 82 de la Constitución, arguye que el concepto de espacio público en la nueva Constitución está ligado a la calidad de vida de la comunidad y sus elementos ya no son los que la tradicional legislación civil delimitaba, haciendo relevante que lo esencial en el espacio público es su afectación al interés general y su destinación al uso por todos los miembros de la comunidad.

Considera que pretender que vehículos particulares o de servicio público tienen derecho al uso exclusivo de las bahías de estacionamiento construidas en el espacio público resulta constitucionalmente inaceptable, pues no sólo se viola el principio de la prevalencia del interés general sino que también desconoce abiertamente la libertad de locomoción de la población, en cuanto se restringe el derecho de las personas a transitar por espacios públicos que por su naturaleza deben ser accesibles a todos los miembros de la colectividad en igualdad de condiciones.

Concluye que la disposición acusada constituye un límite no razonable que impone el legislador al espacio público, vulnera derechos fundamentales de los particulares, transgrede principios constitucionales como el de la prevalencia del interés general y vulnera valores como el de la convivencia y la calidad de vida de la comunidad.

3. Intervención de la Academia Colombiana de Jurisprudencia

Por medio de escrito radicado el 27 de Marzo de 2006, los ciudadanos Alvaro Echeverri Uruburu y Fernando Sarmiento Cifuentes, actuando en representación de la Academia Colombiana de Jurisprudencia, conceptúan que la norma demandada se ciñe a la

Constitución Política y, por consiguiente, debe ser declarada exequible, con base en lo siguiente:

Indican que el Código Nacional de Tránsito al definir lo que es la bahía de estacionamiento no está, en modo alguno, reglamentando los usos del suelo, sino señalando que la bahía debe ser considerada como una parte complementaria de la vía (calle, carretera, camino, autopista, etc.) utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos, pero no está privatizando las áreas respectivas de modo que se altere el espacio público, ni restringiéndolas a determinadas clases de vehículos, sino que se conserva la posibilidad de que se cuente con un servicio complementario de la vía, con inocultable utilidad para los usuarios.

Añaden que es obvio que con la norma cuestionada no se altera ni se restringe la facultad normativa de los Concejos Municipales sobre usos del suelo.

4. Intervención extemporánea

Produced by the free evaluation copy of TotalHTMLConverter

V. CONCEPTO DEL PROCURADOR GENERAL DE LA NACION

Mediante Concepto No. 4087 recibido el 2 de Mayo de 2006, el Procurador General de la Nación, Edgardo José Maya Villazón, solicita a la Corte que declare exequible el segmento

normativo demandado, por los cargos examinados, con los siguientes argumentos:

Enuncia que el constituyente de 1991 definió a Colombia como un Estado Social de Derecho en forma de república unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales y fundadas en la prevalencia del interés general. Indica que frente al carácter unitario del Estado es necesario armonizar los principios de unidad y de autonomía de las entidades territoriales, garantizando la supremacía del ordenamiento nacional, y que la Corte Constitucional ha recalcado que el principio de autonomía debe entenderse dentro de los límites de la Constitución y la ley.

Sostiene que como manifestación de la autonomía de las entidades territoriales, el constituyente otorgó ciertas facultades a los concejos municipales en el Ar. 313 superior, entre las cuales se encuentra la de reglamentar los usos del suelo, facultad que se hace extensiva a los concejos distritales (Art. 322 C. Pol.). Agrega que dicho mandato ha sido desarrollado mediante la Ley 388 de 1997 sobre desarrollo territorial.

Manifiesta que la reglamentación de los usos del suelo, que se realiza fundamentalmente mediante los Planes de Ordenamiento Territorial, forma parte de la función pública de ordenamiento territorial y tiene como finalidad, entre otras, permitir a los habitantes el acceso a los espacios públicos y destinar éstos al uso común. Añade que la función social y ecológica de la propiedad, la prevalencia del interés general sobre el particular y la distribución de las cargas y beneficios son los principios que gobiernan el ordenamiento territorial.

Plantea que no le asiste razón al actor cuando afirma que la disposición acusada riñe con los artículos 287, Num. 2, y 313, Num. 7, de la Constitución, pues si bien el primer precepto otorga a las entidades territoriales la autonomía necesaria para ejercer las competencias que les correspondan, tal autonomía no es absoluta y, en consecuencia, sus actuaciones deben

sujetarse a lo dispuesto por el legislador en materia de reglamentación de los usos del suelo.

Expresa que el Código Nacional de Tránsito Terrestre no reglamenta los usos del suelo y que sólo regula el tránsito terrestre, para lo cual define algunos conceptos necesarios que deben ser considerados por las autoridades municipales y distritales en la reglamentación de los usos del territorio de su jurisdicción.

Así mismo, asevera que según el Art. 5º de la Ley 9 de 1989, por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones, el espacio público está integrado, entre otros componentes, por las áreas requeridas para la circulación tanto peatonal como vehicular, esto es, por las vías, por lo cual la bahía de estacionamiento forma parte del espacio público. Por tanto, el aparte acusado no es contrario al deber del Estado de proteger la integridad del espacio público y su destinación al uso común, establecido en el Art. 82 superior.

VI. CONSIDERACIONES Y FUNDAMENTOS DE LA CORTE

Competencia

1. La Corte Constitucional es competente para conocer de la presente demanda, conforme a lo dispuesto en el artículo 241, Num. 4, de la Constitución, por estar dirigida contra una disposición que forma parte de una ley.

Problema jurídico planteado

2. Corresponde a la Corte determinar si la definición de bahía de estacionamiento contenida en el Art. 2º de la Ley 769 de 2002 vulnera el principio de autonomía de los municipios para reglamentar los usos del suelo (Arts. 287, 313 C. Pol.) y el deber estatal de velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común (Art. 82 C. Pol.).

Para tal efecto hará unas consideraciones sobre la reglamentación de los usos del suelo y a continuación examinará los cargos formulados.

Reglamentación de los usos del suelo

3. En virtud de lo previsto en el Art. 1º de la Constitución Política, Colombia es un Estado Social de Derecho organizado en forma de república unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales.

Por su parte, el Art. 287 superior establece que las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos: i) gobernarse por autoridades propias; ii) ejercer las competencias que les correspondan; iii) administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones, y iv) participar en las rentas nacionales.

Así mismo, el Art. 288 ibidem prescribe que las competencias atribuidas a los distintos

niveles territoriales serán ejercidas conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad en los términos que establezca la ley.

La Corte Constitucional ha expuesto que si bien las entidades territoriales gozan de autonomía, ésta no es absoluta o ilimitada, y su ejercicio está sometido a la Constitución y las leyes, por tener el Estado colombiano un carácter unitario. Al respecto ha dicho:

“(…) el equilibrio entre la unidad y la autonomía se logra mediante un sistema de limitaciones recíprocas (C-535/96): la autonomía, por una parte, se encuentra limitada en primera instancia por el principio de unidad, en virtud del cual, debe existir una uniformidad legislativa en todo lo que tenga que ver con el interés general nacional, puesto que la naturaleza del Estado unitario presume la centralización política, que exige unidad en todos los ramos de la legislación y en las decisiones de política que tengan vigencia para todo el territorio nacional, así como una administración de justicia común. La unidad, a su vez, se encuentra limitada por el núcleo esencial de la autonomía territorial (sentencia C-216/94, M.P. Vladimiro Naranjo Mesa). Esta supone la capacidad de gestionar los intereses propios; es decir, la potestad de expedir una regulación particular para lo específico de cada localidad, dentro de los parámetros de un orden unificado por la ley general.

“En ese sentido, la autonomía no equivale a autarquía ni a soberanía de las entidades territoriales: debe entenderse como la concordancia de la actividad de éstas con un género superior, que no rompe el modelo del Estado unitario. Según la sentencia C-216/94, “así como es una impropiedad confundir autonomía y autarquía, es también nocivo desconocer, en aras de la defensa del Estado unitario, la gestión propia de los intereses parciales a los entes descentralizados, porque implica desconocer el núcleo esencial de la descentralización. La razón es simple, pues corresponde ordenar un fin a aquel a quien corresponde dicho fin; si el fin es general, será de competencia legal; si el fin es parcial y concreto, corresponde

ordenarlo al directamente responsable de dicho interés”. Es decir que, tal como se afirmó en la sentencia C-284/97, la autonomía “no significa autarquía, sino que comporta la atribución de competencias propias y la afirmación de derechos y poderes exigibles y oponibles a las autoridades de los niveles superiores del Estado. De modo que la autonomía que se reconoce a dichos entes debe adecuarse a los términos de la Constitución y de la ley; no le es posible en consecuencia al legislador dictar normas que restrinjan o lesionen el núcleo esencial de la referida autonomía y, por lo tanto, las limitaciones que eventualmente establezca deben ser las necesarias, proporcionadas a los hechos que les sirven de causa y a la finalidad que se pretenda alcanzar en un momento dado”.

“En esta última oportunidad, se sintetizó la tensión entre unidad y autonomía así: “la conciliación entre los principios de unidad y autonomía, ha de hacerse bajo el entendido de que según lo establece el art. 287 de la Constitución, las entidades territoriales son titulares de poderes jurídicos, competencias y atribuciones que les pertenecen por sí mismas y que no devienen propiamente del traslado que se les haga de otros órganos estatales, para gestionar sus propios asuntos e intereses. De esta suerte, aunque se reconoce la existencia de un ordenamiento superior, igualmente se afirma la competencia de dichas entidades para actuar dentro del espacio que según dicha autonomía se les reconoce””¹.

En otra ocasión señaló:

“4- El artículo 1º de la Carta reconoce la autonomía de las entidades territoriales como elemento integrante de una República unitaria y descentralizada. Esta Corte ha explicado que esta autonomía no se agota en la dirección política de las entidades territoriales sino que éstas deben además gestionar sus propios intereses, con lo cual se concreta en un poder de dirección administrativa² (C.P. art. 287). Igualmente, en numerosas oportunidades³, esta

Corte ha indicado que, en la medida en que Colombia es también una república unitaria (CP art. 1º), es necesario armonizar los principios de unidad y autonomía, por medio del reconocimiento del manejo autónomo por los municipios y departamentos de los intereses locales, pero la aceptación de la supremacía del ordenamiento nacional. Este equilibrio entre ambos principios se constituye entonces a través de limitaciones recíprocas. Así, la autonomía debe desarrollarse dentro de los límites de la Constitución y la ley, con lo cual se reconoce la superioridad de las regulaciones del Estado unitario, pero esta normatividad nacional debe respetar el contenido esencial de la autonomía territorial, “que se constituye en el reducto mínimo que, en todo caso, debe ser respetado por el legislador”⁴. Este contenido esencial goza entonces de una garantía institucional⁵. De esa manera se afirman los intereses locales y se reconoce la supremacía de un ordenamiento superior con lo cual la autonomía de las entidades territoriales no se configura como poder soberano sino que se explica en un contexto unitario⁶. Igualmente, esta Corte ha precisado que las entidades territoriales no sólo tienen competencias propias, que son de la esencia de su autonomía, sino que poseen derechos y poderes exigibles y oponibles a las autoridades de los niveles superiores, lo que indudablemente supone un cambio cualitativo en la concepción de estos entes.^{7” 8}

4. En concordancia con las citadas disposiciones de la Constitución, el Art. 313 ibidem establece las funciones de los Concejos Municipales, entre las cuales se encuentra la de reglamentar los usos del suelo (Num. 7).

Esta función está desarrollada en la Ley 388 de 1997, la cual tiene como objetivos, entre otros (Art. 1º): i) el establecimiento de los mecanismos que permitan al municipio, en ejercicio de su autonomía, promover el ordenamiento de su territorio, el uso equitativo y racional del suelo, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural localizado en su ámbito territorial y la prevención de desastres en asentamientos de alto riesgo, así como la ejecución de acciones urbanísticas eficientes; ii) promover la armoniosa concurrencia de la Nación, las entidades territoriales, las autoridades ambientales y las instancias y autoridades

administrativas y de planificación, en el cumplimiento de las obligaciones constitucionales y legales que prescriben al Estado el ordenamiento del territorio, para lograr el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes; iii) facilitar la ejecución de actuaciones urbanas integrales, en las cuales confluyan en forma coordinada la iniciativa, la organización y la gestión municipales con la política urbana nacional, así como con los esfuerzos y recursos de las entidades encargadas del desarrollo de dicha política.

El ordenamiento del territorio se fundamenta en los siguientes principios: la función social y ecológica de la propiedad, la prevalencia del interés general sobre el particular y la distribución equitativa de las cargas y los beneficios (Art. 2º Ley 388 de 1997).

Según el Art. 6º de dicha ley, el ordenamiento del territorio municipal y distrital tiene por objeto complementar la planificación económica y social con la dimensión territorial, racionalizar las intervenciones sobre el territorio y orientar su desarrollo y aprovechamiento sostenible, mediante:

i) La definición de las estrategias territoriales de uso, ocupación y manejo del suelo, en función de los objetivos económicos, sociales, urbanísticos y ambientales.

ii) El diseño y adopción de los instrumentos y procedimientos de gestión y actuación que permitan ejecutar actuaciones urbanas integrales y articular las actuaciones sectoriales que afectan la estructura del territorio municipal o distrital.

iii) La definición de los programas y proyectos que concretan estos propósitos.

Señala la misma norma que el ordenamiento del territorio municipal y distrital se hará tomando en consideración las relaciones intermunicipales, metropolitanas y regionales; deberá atender las condiciones de diversidad étnica y cultural, reconociendo el pluralismo y el respeto a la diferencia; e incorporará instrumentos que permitan regular las dinámicas de transformación territorial de manera que se optimice la utilización de los recursos naturales y humanos para el logro de condiciones de vida dignas para la población actual y las generaciones futuras.

Produced by the free evaluation copy of TotalHTMLConverter

i) Planes de ordenamiento territorial: elaborados y adoptados por las autoridades de los distritos y municipios con población superior a los 100.000 habitantes;

ii) Planes básicos de ordenamiento territorial: elaborados y adoptados por las autoridades de los municipios con población entre 30.000 y 100.000 habitantes;

iii) Esquemas de ordenamiento territorial: elaborados y adoptados por las autoridades de los municipios con población inferior a los 30.000 habitantes.

Los planes de ordenamiento territorial deben contemplar tres (3) componentes: general, urbano y rural (Art. 11), son obligatorios (Art. 20), estarán vigentes mientras no sean modificados o sustituidos, y deben guardar armonía con el plan de desarrollo del municipio o distrito (Art. 21).

Debe destacarse que las citadas funciones de ordenamiento territorial por parte de los

municipios y los distritos están sometidas a la Constitución y a la ley, por tratarse de manifestaciones de la autonomía territorial dentro de un Estado unitario, de conformidad con los criterios generales expuestos por esta corporación.

Examen de los cargos formulados

Exequibilidad del aparte normativo demandado

5. El demandante plantea que la definición de bahía de estacionamiento contenida en el Art. 2º de la Ley 769 de 2002 vulnera el principio de autonomía de los municipios para reglamentar los usos del suelo (Arts. 287, 313 C. Pol.) y el deber estatal de velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común (Art. 82 C. Pol.).

6. En el proceso de conocimiento de la realidad, el ser humano, en los diversos campos de su actividad, crea de modo constante innumerables ideas o conceptos, es decir, representaciones mentales de objetos materiales o inmateriales que integran dicha realidad, cuya expresión se conoce comúnmente como una definición.

En forma general las definiciones tienen como propósito aumentar el vocabulario, eliminar la ambigüedad, reducir la vaguedad, dar explicaciones teóricas o determinar actitudes o conductas de las personas.

Según los autores de Lógica⁹, existen diversos tipos de definición, entre los cuales pueden mencionarse los siguientes: i) estipulativa, la que se da de un término nuevo, lo cual ocurre

principalmente en el campo científico y técnico; ii) lexicográfica, la que tiene el propósito de eliminar la ambigüedad, cuando el término tiene dos o más significados distintos y el contexto no permite establecer cuál de ellos se usa, o de enriquecer el vocabulario; iii) aclaratoria, la que elimina la vaguedad de un término, cuando éste da origen a casos límites, de modo que es imposible decidir si se aplica o no a éstos; iv) teórica, la que forma parte del desarrollo de una teoría en el campo científico, y v) persuasiva, la que mezcla componentes emotivos con el fin de lograr convencer a las personas sobre un determinado tema.

Produced by the free evaluation copy of TotalHTMLConverter

La modalidad más utilizada y, por ello, posiblemente la más importante, de definición es la que se plantea por el género y la diferencia específica, la cual suele llamarse también definición por división y definición analítica e impone el cumplimiento de unas reglas básicas, así: debe indicar los atributos esenciales de la especie; no debe ser circular, esto es, no debe comprender elementos del término que se pretende definir, o elementos de sinónimos del mismo; no debe ser demasiado amplia ni demasiado estrecha; no debe formularse en un lenguaje ambiguo, oscuro o figurado, y no debe ser negativa cuando puede ser afirmativa.

El uso de las definiciones es evidentemente válido y muy útil en las diversas áreas del conocimiento, pero debe tenerse siempre en cuenta el sistema o ámbito para el cual se formulan, pues sólo así pueden cumplir sus propósitos.

Al respecto es oportuno anotar que conforme a lo previsto en el Art. 28 del Código Civil colombiano, las palabras de la ley se entenderán en su sentido natural y obvio, según el uso general de las mismas palabras; pero cuando el legislador las haya definido expresamente para ciertas materias, se les dará en éstas su significado legal.

7. De conformidad con lo dispuesto en los Arts. 114 y 150, Num. 1 y 2, de la Constitución Política, corresponde al Congreso de la República hacer las leyes y por medio de ellas expedir

códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones.

En virtud de la Ley 769 de 2002 se expidió el Código Nacional de Tránsito Terrestre, cuyas normas, según el Art. 1º, 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 en que internamente circulen vehículos, así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

En virtud del mismo artículo, los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

El Art. 2º de dicho código contiene numerosas definiciones relativas a la materia que éste regula, entre las cuales se encuentra la contenida en el aparte demandado en esta ocasión, que señala:

“Bahía de estacionamiento: Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos.¹⁰

El examen de esta definición permite establecer claramente que en ella el legislador no determina los usos del suelo de los municipios y distritos del país y sólo señala, en ejercicio

de sus competencias constitucionales, un concepto técnico necesario para la interpretación y la aplicación de las disposiciones del Código Nacional de Tránsito Terrestre que la contiene. De esta manera, el legislador no está señalando las porciones determinadas del territorio de los municipios y distritos que constituirán bahías de estacionamiento y que estarán, en consecuencia, destinados al estacionamiento de vehículos.

Es evidente que, conforme a lo expuesto antes en estas consideraciones, son aquellos los que tienen la función de determinar, en los Planes de Ordenamiento Territorial, los diversos tipos de vías, esto es, autopista, carreteable, carretera, ciclorruta, ciclovía, de metro o metrovía, férrea, peatonal, principal, ordinaria o troncal, y las condiciones y características de las mismas, de acuerdo con las necesidades y las posibilidades físicas de cada entidad territorial y, como un aspecto de ello, tienen la función de determinar si las vías vehiculares tendrán o no bahías de estacionamiento como parte complementaria de su estructura. En dicha determinación las citadas entidades territoriales deberán acatar los mandatos legales sobre el tránsito terrestre en el país.

En este mismo sentido, la Corte Constitucional, al pronunciarse sobre la exequibilidad de otros segmentos normativos contenidos en el mismo Art. 2º de la Ley 769 de 2002, expresó:

“Frente al cargo por la supuesta invasión por el legislador de la competencia atribuida a los concejos municipales para determinar los usos del suelo, con las definiciones de vía troncal y de vehículo de transporte masivo contenidas en el artículo 2 de la ley 769 de 2002 la Corte precisa que como se señaló en los apartes preliminares de esta providencia, una cosa es la competencia para la destinación del uso del suelo que corresponde en cada caso concreto a los Concejos Municipales dentro del marco de la Constitución y la ley y otra la adopción de normas de carácter general en materia de tránsito aplicables en todo el territorio nacional

que toman en cuenta las características de un sistema de transporte, -a saber el sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros-, que se expiden en ejercicio de las competencias atribuidas por la Constitución al Congreso de la República art. 150-23 y 365 C.P.)".11

Por estas razones, el aparte acusado no vulnera el principio de autonomía territorial contemplado en el Art. 287 de la Constitución, ni desconoce la competencia asignada a los Concejos Municipales por el Art. 313 ibidem para reglamentar los usos del suelo.

Es claro que los Concejos Municipales dentro de los límites que fije la Ley, pueden continuar reglamentando los usos del suelo y dentro de esos usos podrán continuar señalando cuáles son las zonas residenciales del Municipio, cuáles las industriales, cuáles las comerciales, etc. En cada una de estas zonas podrán existir bahías de estacionamiento.12

8. De conformidad con lo previsto en el Art. 82 de la Constitución, 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. Este señalamiento es una expresión particular del principio de prevalencia del interés general consagrado en el Art. 1º ibídem.

En el ámbito judicial la protección del espacio público se concreta mediante el ejercicio de las acciones populares previstas en el Art. 88 superior para la protección de los derechos colectivos, entre los cuales dicha disposición señala expresamente el espacio público. Dichas acciones están reguladas en la Ley 472 de 1998.

Así mismo, el Art. 63 consagra que los bienes de uso público, los parques naturales, las

tierras comunales de grupos étnicos, las tierras de resguardo, el patrimonio arqueológico de la Nación y los demás bienes que determine la ley, son inalienables, imprescriptibles e inembargables.

En el orden legal, es oportuno señalar el concepto de espacio público que contiene el Art. 5º de la Ley 9ª de 1989, por la cual se dictan normas sobre Planes de Desarrollo Municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones, en los siguientes términos:

“Entiéndese por espacio público el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes.

“Así, constituyen el espacio público de la ciudad las áreas requeridas para la circulación, tanto peatonal como vehicular, las áreas para la recreación pública, activa o pasiva, para la seguridad y tranquilidad ciudadana, las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías, fuentes de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares, las necesarias para la instalación y mantenimiento de los servicios públicos básicos, para la instalación y uso de los elementos constitutivos del amoblamiento urbano en todas sus expresiones, para la preservación de las obras de interés público y de los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos y artísticos, para la conservación y preservación del paisaje y los elementos naturales del entorno de la ciudad, los necesarios para la preservación y conservación de las playas marinas y fluviales, los terrenos de bajamar, así como de sus elementos vegetativos, arenas y corales y, en general, por todas las zonas existentes o debidamente proyectadas en las que el interés colectivo sea manifiesto y conveniente y que constituyan, por consiguiente, zonas para el uso o el disfrute colectivo”. (se subraya)

Entre los componentes del espacio público que contiene esta disposición se encuentran las áreas requeridas para la circulación, tanto peatonal como vehicular, cuya destinación evidentemente es el uso o goce por todas las personas, en ejercicio de su derecho a circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la ley (Art. 24 C. Pol.).

9. El demandante afirma que el espacio público no puede tener un destino específico, ya que el mismo tiene como característica esencial el uso común y si las bahías solamente pueden destinarse al estacionamiento de vehículos se priva de su uso a las personas que no tienen vehículo para estacionar y que por ello la expresión demandada quebranta el Art. 82 de la Constitución que consagra el deber del Estado de velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común.

Este planteamiento carece de fundamento, en cuanto es claro que las vías vehiculares forman parte del espacio público. En efecto, conforme al citado Art. 82 superior, el elemento esencial del espacio público es su destinación al uso común, es decir, al uso por todas las personas. Dicha destinación genérica no significa lógicamente que en las condiciones concretas todas las porciones de territorio tengan una destinación única, ya que ello no guardaría armonía con la naturaleza de los respectivos bienes ni con las necesidades de la comunidad, de suerte que tan importante institución jurídica sería de imposible aplicación.

Produced by the free evaluation copy of TotalHTMLConverter

De lo anterior se deduce que la previsión abstracta de una destinación de uso común, en

lugar de otra, entre diversas posibilidades, no altera el elemento esencial del espacio público ni altera, por tanto, la integridad del mismo. Dicha alteración se produciría, en cambio, si el Estado por conducto de sus autoridades eliminara el espacio público y diera lugar a espacios privados en una medida no razonable o desproporcionada, sin tener en cuenta las necesidades e intereses de la comunidad. Por esta razón, al disponer el aparte demandado en forma abstracta y para efectos de la regulación del tránsito terrestre que una porción del territorio aneja a una vía pública se destine al estacionamiento de vehículos, por todas las personas, no vulnera el deber del Estado de proteger el espacio público, establecido en el Art. 82 de la Constitución.

10. Debe resaltarse que la definición legal de bahía de estacionamiento que es objeto de examen no excluye la posibilidad de que, adicionalmente a dicho espacio se destinen al estacionamiento de vehículos otros espacios no comprendidos en esa definición.

11. Así mismo, es oportuno recordar que, dentro del marco del Estado Social de Derecho (Art. 1º C. Pol.), el constituyente impuso al Estado los deberes de otorgar una protección especial a los disminuidos físicos, sensoriales y síquicos, con miras a su rehabilitación e integración social (Art 47 C. Pol.), garantizar a los minusválidos el derecho a un trabajo acorde con sus condiciones de salud (Art. 54 C. Pol.) y brindar una educación especial a las personas con limitaciones físicas y mentales (Art. 68 C. Pol.). Estos mandatos específicos concuerdan con los mandatos generales contenidos en el Art. 13, incisos 2º y 3º, de la Constitución, según los cuales el Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas a favor de grupos discriminados o marginados y, también, protegerá especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.

Igualmente, el Derecho Internacional ha conferido protección especial a los minusválidos o discapacitados en varios instrumentos, de los cuales se destacan los siguientes: i)

Declaración de los Derechos de las Personas con Limitación, aprobada por la Resolución 3447 de la Organización de las Naciones Unidas, el 9 de diciembre de 1975; ii) Programa de Acción Mundial para las Personas con Discapacidad, contenido en las Resoluciones de la Organización de Naciones Unidas 3752 de 3 de diciembre de 1982 y 3828 del 22 de noviembre de 1983; iii) Normas Uniformes sobre la Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, contenidas en Resolución Aprobada por la Asamblea General de la Organización de Naciones Unidas, el 20 de diciembre de 1993; iv) Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, suscrita el 7 de Junio de 1999 en la ciudad de Guatemala, de la cual hace parte el Estado colombiano, aprobada en Colombia por la Ley 762 de 2002 y declarada exequible mediante la Sentencia C-401 de 200313.

El legislador colombiano ha otorgado también protección especial a los discapacitados, en virtud de la Ley 361 de 1997, por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones¹⁴.

Por su parte, esta corporación ha examinado y destacado la protección especial que la Constitución y el Derecho Internacional otorgan a los discapacitados y ha concedido la tutela de sus derechos fundamentales en casos particulares¹⁵.

En este orden de ideas, en cumplimiento de la anotada protección especial y en relación con el tema que se analiza en esta sentencia, los municipios y los distritos, en ejercicio de su competencia constitucional de reglamentación de los usos del suelo, tienen el deber de destinar, en medida razonable, espacios adecuados de estacionamiento, que pueden ser o no las bahías definidas por el legislador en la norma acusada, distinguidos con el signo internacional correspondiente, de modo que se garantice a los discapacitados un acceso y un tránsito fácil y seguro en las vías, edificaciones y sitios, y puedan los mismos ejercer su libertad de locomoción consagrada en el Art. 24 superior e integrarse a la vida social y rehabilitarse, así como desarrollar su vida en condiciones de dignidad y, en lo posible, en

condiciones de igualdad con las demás personas.

Por las razones anteriores, la Corte declarará exequible la expresión demandada, por los cargos analizados.

VII. DECISION

En mérito de lo expuesto, la Sala Plena de la Corte Constitucional, administrando justicia en nombre del pueblo y por mandato de la Constitución,

RESUELVE:

DECLARAR EXEQUIBLE, por los cargos examinados, la definición de “bahía de estacionamiento” contenida en el Art. 2º de la Ley 769 de 2002.

Notifíquese, comuníquese, insértese en la Gaceta de la Corte Constitucional, cúmplase y archívese el expediente.

JAIME CORDOBA TRIVIÑO

Presidente

JAIME ARAUJO RENTERIA

Magistrado

NILSON PINILLA PINILLA

Produced by the free evaluation copy of TotalHTMLConverter

MANUEL JOSE CEPEDA ESPINOSA

Magistrado

CON SALVAMENTO PARCIAL DE VOTO

RODRIGO ESCOBAR GIL

Magistrado

MARCO GERARDO MONROY CABRA

Magistrado

HUMBERTO ANTONIO SIERRA PORTO

Magistrado

ALVARO TAFUR GALVIS

Magistrado

CLARA INES VARGAS HERNANDEZ

Magistrada

MARTHA VICTORIA SACHICA DE MONCALEANO

Secretaria General

SALVAMENTO PARCIAL DE VOTO DEL MAGISTRADO

MANUEL JOSÉ CEPEDA ESPINOSA

A LA SENTENCIA C-765 / 2006

BAHIA DE ESTACIONAMIENTO-Definición afecta derecho al espacio público/BAHIA DE ESTACIONAMIENTO-Definición afecta autonomía territorial (Salvamento parcial de voto)

La expresión “como zona de transición entre la calzada y el andén” afecta gravemente dos garantías constitucionales, a las cuales paso a referirme brevemente. Los artículos 287 y 313

de la Constitución garantizan la autonomía de las entidades territoriales, la cual se ejerce principalmente en sus aspectos normativos en el ámbito municipal y distrital por los respectivos concejos. Al ejercer sus competencias los concejos deben respetar las leyes nacionales, de tal suerte que la definición de bahía de estacionamiento restringe la autonomía de los municipios y de los distritos para resolver los problemas relativos al ordenamiento del espacio público, en la medida en que cuando decidan admitir bahías de estacionamiento dichas bahías necesariamente tendrán que invadir el andén dado que el legislador así lo exige.

DERECHO AL ESPACIO PUBLICO-No es absoluto (Salvamento parcial de voto)

Produced by the free evaluation copy of TotalHTMLConverter

Referencia: expediente D-6203

Demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 2° (parcial) de la Ley 769 de 2002

Demandante: Carlos Enrique Campillo Parra

Magistrado Ponente:

Dr. JAIME ARAUJO RENTERÍA

Con el acostumbrado respeto salvo parcialmente el voto. Mi discrepancia reside en que la Corte declaró exequible toda la norma acusada. Además, lo hizo sin ningún condicionamiento respecto de las implicaciones que podría tener la definición del concepto de bahía de estacionamiento. Encuentro particularmente problemático desde la perspectiva constitucional la expresión “como zona de transición entre la calzada y el andén”. Estimo que la Corte ha debido declarar inexecutable la restricción impuesta por la expresión indicada anteriormente.

En efecto, la expresión “como zona de transición entre la calzada y el andén” afecta gravemente dos garantías constitucionales, a las cuales paso a referirme brevemente.

1. El artículo 82 de la Constitución garantiza el derecho colectivo al espacio público y radica en cabeza del Estado el deber de velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común. Además, establece que éste “prevalece sobre el interés particular”. En la definición de bahía de estacionamiento se introduce un elemento que exigirá que dichas bahías se proyecten al espacio por el cual transitan los peatones puesto que obliga a que dichas bahías sean diseñadas “como zona de transición entre la calzada y el andén”. De tal forma que un vehículo particular podrá estacionar ocupando una parte del andén, es decir, convirtiéndose en un obstáculo para la circulación de las personas en el área del espacio público denominada andén. Cabe resaltar que en el artículo acusado se trae, en otro apartado, una definición de andén que reconoce que esta área será destinada exclusivamente a los peatones. Es cierto que el derecho al espacio público no es un derecho absoluto. Sin embargo, las limitaciones a dicho derecho deben ser razonables y proporcionadas. En este proceso no se esgrimen razones suficientes para justificar la limitación anteriormente mencionada que afecta a la mayoría de los habitantes de las urbes del país.

2. Los artículos 287 y 313 de la Constitución garantizan la autonomía de las entidades territoriales, la cual se ejerce principalmente en sus aspectos normativos en el ámbito

municipal y distrital por los respectivos concejos. Al ejercer sus competencias los concejos deben respetar las leyes nacionales, de tal suerte que la definición de bahía de estacionamiento restringe la autonomía de los municipios y de los distritos para resolver los problemas relativos al ordenamiento del espacio público, en la medida en que cuando decidan admitir bahías de estacionamiento dichas bahías necesariamente tendrán que invadir el andén dado que el legislador así lo exige. Estimo que en un asunto tan propio del ordenamiento de cada municipio o distrito que tiene una proyección en la vida cotidiana de los habitantes de ciudades y pueblos, el legislador no puede imponer limitaciones de gran alcance a la autonomía territorial, salvo que éstas sean justificadas para promover un interés nacional imperioso cuya materialización no pueda ser alcanzada por un medio alternativo menos restrictivo de dicha autonomía. En este proceso no se esgrimieron argumentos constitucionales que cumplieran dicha carga de justificación.

Finalmente, considero que las medidas de orden práctico que podrían adoptar los municipios y los distritos para asegurar que el andén sea destinado exclusivamente a los peatones (como, por ejemplo, no permitir bahías de estacionamiento) no le restan alcance a la restricción derivada de la expresión “como zona de transición entre la calzada y el andén”. El hecho de que no se anule completamente la autonomía en este punto, no significa que la restricción deje de ser gravosa y, dados los argumentos que obran en el expediente, injustificada.

Fecha ut supra,

MANUEL JOSE CEPEDA ESPINOSA

Magistrado

1 Sentencia C-579 de 2001, M. P. Eduardo Montealegre Lynett; Salvamento de Voto de Rodrigo Escobar Gil, Jaime Araújo Rentería y Alfredo Beltrán Sierra; Salvamento Parcial de Voto de Marco Gerardo Monroy Cabra, Eduardo Montealegre Lynett y Clara Inés Vargas Hernández; Aclaración de Voto de Eduardo Montealegre Lynett y Manuel José Cepeda Espinosa.

2 Sentencia Corte Constitucional C-535/96. M P. Alejandro Martínez caballero

3 Ver, entre otras, las sentencias C-478/92, C-517 de 1992, C-004 de 1993, C-534 de 1996 y C-535 de 1996

4 Sentencia C-004 de 1993. MP Ciro Angarita Barón. Consideración de la Corte C-2-c.

5 Ver, entre otras, las sentencias C-004 de 1993, C-534 de 1996 y C-535 de 1996.

6 Sentencia Corte Constitucional C -478/92: M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz

7 Sentencia Corte Constitucional C-126/93: M.P. Antonio Barrera Carbonell

8 Sentencia C-643 de 1999, M. P. Alejandro Martínez Caballero.

9 Sobre estos temas se puede consultar, entre numerosos autores, a COPI, Irving M. Introducción a la Lógica. Trad. Néstor Alberto Míguez. 30a. Ed. Buenos Aires, Eudeba, 1987, Ps. 123-164.

10 Según otros segmentos no demandados del mismo artículo, se entiende por “vía” la “zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales” y se entiende por “vehículo” “todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público”.

11 Sentencia C-568 de 2003, M. P. Alvaro Tafur Gálvis.

Produced by the free evaluation copy of TotalHTMLConverter

13 M. P. Alvaro Tafur Gálvis. El Art. 1 de dicha convención indica que “el término “discapacidad” significa una deficiencia física, mental o sensorial, ya sea de naturaleza permanente o temporal, que limita la capacidad de ejercer una o más actividades esenciales de la vida diaria, que puede ser causada o agravada por el entorno económico y social”.

14 Dicha ley, en su Título IV, Arts. 43 a 69, trata de la accesibilidad, y en su Art. 43 dispone: “El presente título establece las normas y criterios básicos para facilitar la accesibilidad a las personas con movilidad reducida, sea ésta temporal o permanente, o cuya capacidad de orientación se encuentre disminuida por la edad, analfabetismo, limitación o enfermedad. Así mismo se busca suprimir y evitar toda clase de barreras físicas en el diseño y ejecución de las vías y espacios públicos y del mobiliario urbano, así como en la construcción o reestructuración de edificios de propiedad pública o privada.

“Lo dispuesto en este título se aplica así mismo a los medios de transporte e instalaciones complementarias de los mismos y a los medios de comunicación.

“PARÁGRAFO. Los espacios y ambientes descritos en los artículos siguientes, deberán adecuarse, diseñarse y construirse de manera que se facilite el acceso y tránsito seguro de la población en general y en especial de las personas con limitación”.

15 Al respecto pueden consultarse las siguientes sentencias, entre otras: C-174 de 2004, M. P. Alvaro Tafur Gálvis; C-401 de 2003, M. P. Alvaro Tafur Gálvis; C-410 de 2001, M. P. Alvaro Tafur Gálvis; T-595 de 2002, M. P. Manuel José Cepeda Espinosa; T-823 de 1999, M. P.

Eduardo Cifuentes Muñoz, y T-288 de 1995, M. P. Eduardo Cifuentes Muñoz.