

RESTRICCION DE CIRCULACION DE VEHICULOS DE SERVICIO PUBLICO-No se presenta vulneración de derechos fundamentales/RESTRICCION DE CIRCULACION DE VEHICULOS DE SERVICIO PUBLICO-Mecanismo para racionalizar transporte

La Sala advierte que la restricción de la circulación de vehículos de transporte público no es un acto aislado de poder sino que se trata de una medida complementaria de otras que se han adoptado para solucionar el alto flujo vehicular del Distrito Capital y que tiene respaldo en la Carta Política. El Decreto 621 de 2001 proferido por el Alcalde Mayor del Distrito Capital es un acto administrativo impersonal, general y abstracto que no vulnera ni amenaza los derechos constitucionales fundamentales de los actores y que por lo mismo torna improcedente el amparo constitucional pretendido. Por lo demás, es claro que ellos tienen a su disposición una jurisdicción especializada ante la cual cuestionar su legalidad o ilegalidad.

Referencia: expedientes acumulados T-503.746, T-504.403 y T-505.122.

Acción de tutela de Jesús María Campos Gutiérrez, Ciro Hernán Contreras Pérez y Germán Mancipe contra la Alcaldía Mayor de Bogotá.

Magistrado Ponente:

Dr. JAIME CÓRDOBA TRIVIÑO

Bogotá, D.C., veinticuatro (24) de enero de dos mil dos (2002).

La Sala Cuarta de Revisión de la Corte Constitucional, en ejercicio de sus competencias constitucionales y legales, ha proferido la siguiente

SENTENCIA

dentro del trámite de revisión de las tutelas instauradas por Jesús María Campos Gutiérrez, Ciro Hernán Contreras Pérez y Germán Mancipe contra la Alcaldía Mayor de Bogotá.

I. ANTECEDENTES

A. Reseña fáctica

La Alcaldía Mayor de Santafé de Bogotá expidió el Decreto 621 del 1° de agosto de 2001 “por el cual se toman medidas para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos en las vías públicas de Bogotá, D.C.”. Por medio de él, en ejercicio de las facultades señaladas en el artículo 38 del Decreto 1421 de 1993 y en los artículos 1°, 3° y 6° del Código Nacional de Tránsito Terrestre, restringió en la ciudad de Bogotá, D.C. la circulación de vehículos de transporte público colectivo e individual de pasajeros, de los vehículos particulares que prestan servicio público de pasajeros vinculados a las empresas de transporte periférico y de los vehículos prestadores de servicios turísticos tipo individual. La restricción se dispuso a partir del 6 de agosto de 2001, entre las 05:30 y las 21:00 horas, de lunes a viernes y por dos días a la semana.

B. Las tutelas instauradas

Jesús María Campos Gutiérrez, Ciro Hernán Contreras Pérez y Germán Mancipe interpusieron sendas acciones de tutela solicitando la protección de sus derechos fundamentales a la igualdad, a la libre circulación, al trabajo y a la propiedad privada; los que consideraban vulnerados por la decisión adoptada por la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.

Los actores manifestaron que si bien el Decreto 621 del 1° de agosto de 2001 era impugnable ante la jurisdicción contencioso administrativa, acudían a la acción de tutela como mecanismo transitorio de protección y con el fin de evitar un perjuicio irremediable.

II. SENTENCIAS JUDICIALES OBJETO DE REVISIÓN

Las acciones de tutela fueron conocidas en primera instancia por el Juzgado 60 Civil Municipal, el Juzgado 34 Penal de Circuito y el Juzgado 20 Laboral de Circuito de Bogotá, D.C. y todas ellas fueron falladas negando el amparo constitucional pretendido. Los fundamentos de las sentencias proferidas por tales despachos fueron los siguientes:

- Ninguno de los actores ha demostrado que con la aplicación del Decreto 621 se les vulnere algún derecho fundamental. Simplemente se limitaron a afirmar que la restricción de la circulación de vehículos de transporte público colectivo e individual de pasajeros producía ese efecto.
- No se trata de una situación particular que involucra únicamente a los tres accionantes

pues la restricción de la circulación de los vehículos de transporte público colectivo e individual abarca a la comunidad, a los transportadores, a los conductores, a los usuarios del servicio público de transporte y a las autoridades.

- Existe otro medio de defensa judicial pues los actores pueden acudir ante la jurisdicción de lo contencioso administrativo para cuestionar la legalidad del acto administrativo emitido y allí pueden solicitar su suspensión provisional. Pero esa pretensión no puede alentarse al interior de un proceso de tutela.

- Como los actores cuentan con otro medio de defensa y como no se está ante un perjuicio irremediable, en tanto no concurre ninguno de los presupuestos elaborados por la doctrina constitucional, la acción de tutela no procede como mecanismo transitorio de protección.

III. FUNDAMENTOS DE LA DECISIÓN

A. Problema jurídico

El problema jurídico que debe resolver la Corte es el siguiente: ¿La restricción de la circulación de vehículos de transporte público colectivo e individual de pasajeros, de los vehículos particulares que prestan servicio público de pasajeros vinculados a las empresas de transporte periférico y de los vehículos prestadores de servicios turísticos tipo individual dispuesta por la Alcaldía Mayor de Bogotá mediante el Decreto 621 del 1° de agosto de 2001, vulnera los derechos fundamentales de igualdad, libre circulación y trabajo de los actores?

B. Solución al problema jurídico planteado

1. La acción de tutela es un mecanismo de protección de los derechos constitucionales fundamentales que procede en el evento de que sean vulnerados o amenazados por autoridades públicas o excepcionalmente por particulares y siempre que no exista otro medio de defensa judicial. De ello se infiere que aquellos derechos que no tengan la índole de fundamentales no pueden ser protegidos por esa vía; que la vulneración o amenaza de tales derechos debe originarse en la actuación u omisión de una autoridad pública o de particulares, en este último evento sólo en las condiciones fijadas en la ley, y que si concurren otros mecanismos de protección debe acudir a ellos y no a la acción de tutela pues ésta no es un instrumento alternativo de defensa de tales derechos. Finalmente, en

caso de concurrir otros medios de protección, la acción de tutela sólo procede como mecanismo transitorio de defensa con el fin de evitar un perjuicio irremediable.

2. En el presente caso la acción de tutela se interpone contra un acto administrativo pues los actores manifiestan que el Decreto 621 del 1° de agosto de 2001 proferido por el Alcalde Mayor del Distrito Capital de Bogotá vulnera sus derechos constitucionales fundamentales a la igualdad, la libre circulación y al trabajo y además el derecho a la propiedad. A pesar de que ese acto fue modificado mediante el Decreto 660 del 27 de agosto de 2001, la Corte revisará las sentencias proferidas en los tres procesos acumulados pues la medida a la que se le atribuye la vulneración de tales derechos fundamentales, esto es, la restricción de la circulación de los vehículos de transporte público individual y colectivo, se mantuvo incólume ya que sólo fue disminuida en su intensidad.

Así, mientras el Decreto 621 disponía tal restricción de las 5:30 a las 21:00 horas de lunes a sábado y por dos días a la semana, el Decreto 660 la mantiene en el mismo horario pero con una intensidad de un día por semana. Luego, como la restricción de la circulación de los vehículos de transporte público dispuesta mediante el Decreto 621 ha sido señalada por los actores como lesiva de sus derechos fundamentales y ya que ella se encuentra vigente, el objeto del proceso se mantiene y por ello hay lugar al pronunciamiento de la Corte.

Para decirlo en otros términos: La acción se dirige contra la medida fijada por la administración distrital, no contra su intensidad y como ella se ha mantenido a pesar de la modificación del acto administrativo inicialmente emitido, hay lugar a la revisión, por parte de esta Corporación, de las sentencias proferidas.

De ese modo, la Corte pasará a determinar, de manera sucesiva, si en razón de la restricción de la circulación de los vehículos de transporte público se han vulnerado o no los derechos constitucionales fundamentales de los actores; de concurrir tal vulneración, la Corte establecerá si existen o no otros mecanismos de protección que tornen improcedente el amparo y en caso de contarse con tales medios establecerá si se impone la tutela transitoria de tales derechos para evitar un perjuicio irremediable.

3. En cuanto al fundamento normativo del Decreto 621 de 2001 hay que indicar que el artículo 322 de la Carta dispone que el régimen político, fiscal y administrativo del Distrito Capital será el determinado por la Constitución, las leyes especiales que para el mismo se

dicten y las disposiciones vigentes para los municipios. De igual manera, establece que a las autoridades distritales corresponderá garantizar el desarrollo armónico e integrado de la ciudad y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.

Por otra parte, el Estatuto Orgánico del Distrito Capital, Decreto Ley 1421 de 1993, dispone en el artículo 35 que el Alcalde es la primera autoridad de policía de la ciudad y que con tal investidura dictará los reglamentos, impartirá órdenes, adoptará las medidas y utilizará los medios de policía necesarios para garantizar la seguridad ciudadana y la protección de los derechos y libertades públicas. Además, en el artículo 38, numeral 3, se le asigna la atribución de dirigir la acción administrativa y asegurar el cumplimiento de las funciones, la prestación de los servicios y la construcción de las obras a cargo del Distrito.

De otro lado, los artículos 1º, 3º y 6º del Decreto 1344 de 1970, modificado por los Decretos 1809 y 2591 de 1990, disponen que el tránsito terrestre de personas, animales y vehículos por las vías de uso público es libre pero que está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantizar la seguridad y comodidad de los habitantes; que los alcaldes son autoridades de tránsito y que los organismos de tránsito dentro de su respectiva jurisdicción, expedirán las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas.

Finalmente el artículo 8º de la Ley 336 de 1996 dispone que las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción.

Como puede advertirse, entonces, existe un claro fundamento constitucional, legal y reglamentario que le atribuye al Alcalde Mayor el carácter de primera autoridad de policía del Distrito Capital y que le impone el deber de mantener el orden público y de garantizar la eficiente prestación de los servicios públicos, incluido obviamente el de transporte¹. Luego, cuando tal funcionario emite un acto administrativo que restringe la circulación de vehículos de transporte público colectivo e individual de pasajeros, está ejerciendo una competencia legal y administrativa y no está desplegando un acto de poder desprovisto de fundamento normativo alguno.

Ante ello, precisado el fundamento jurídico de la medida dispuesta mediante el Decreto 621 de 2001, importa establecer si con ella el Alcalde Mayor del Distrito Capital vulneró o no los

derechos fundamentales de los actores.

4. Uno de los problemas que más afecta a las medianas y grandes ciudades es la congestión vehicular pues el crecimiento descontrolado del parque automotor no solo perjudica la actividad misma del transporte pues también irradia sus nocivas consecuencias sobre otras actividades cotidianas, terminando por trastocar las condiciones de vida de los habitantes.

La congestión de vehículos particulares y de servicio público individual y colectivo tiene profundas implicaciones en la dinámica de las ciudades y en la vida de sus habitantes pues incrementa los tiempos de desplazamiento entre los domicilios y los sitios de estudio y trabajo; aumenta los costos en tiempo y dinero del transporte particular y público; disminuye la productividad de las empresas; eleva los índices de contaminación ambiental ante la permanente e intensa emisión de gases tóxicos; afecta la tranquilidad y salubridad de los ciudadanos; incrementa la inseguridad pues el caos generado constituye un espacio propicio para la proliferación de actividades delictivas; y, en últimas, deteriora la calidad de vida de los pobladores urbanos.

Ante unas implicaciones tan profundas es fácil advertir que la congestión vehicular se convierte en un factor de perturbación del orden público que impone el ejercicio de las atribuciones de las autoridades con el fin de eliminar o, al menos disminuir, sus consecuencias y rescatar así la calidad de vida de los ciudadanos.

5. Uno de los mecanismos a los que tradicionalmente se ha acudido para superar la congestión vehicular de las medianas y grandes ciudades es el mejoramiento y adecuado mantenimiento de la red vial. Así, la construcción de amplias autopistas, puentes y obras complementarias, sobre todo en las zonas de mayor congestión, ha sido un propósito de muchas administraciones.

Con todo, la experiencia ha demostrado que no existe proporción alguna entre las obras civiles construidas y el incremento de los vehículos automotores pues éstos aumentan a un ritmo mayor que el de la construcción de aquellas. De ese modo, todo indica que la solución al problema de la congestión vehicular tampoco está en ensanchar permanentemente la infraestructura vial de las ciudades pues, aparte de que no siempre se cuenta con los recursos económicos necesarios para emprender permanentemente la construcción de obras de esa naturaleza, un proceder de esa índole fomentaría aún más la ampliación del parque

automotor y con ello conduciría a un viraje en la concepción misma de las ciudades: De una ciudad concebida originariamente como centro de convivencia ciudadana se pasaría a una ciudad convertida, por fuerza de las circunstancias, en lugar de concentración de vehículos automotores y conductores en el que se sacrificaría una amplia gama de intereses colectivos, desde el espacio público hasta la tranquilidad de sus habitantes.

Ante ello, soluciones diversas se vienen abriendo camino, cada vez con más fuerza: La masificación del transporte público acudiendo a medios de transporte colectivo viables que no desconozcan la dignidad de los usuarios; el fomento de medios de transporte alternativos; la restricción de la circulación de vehículos particulares y de servicio público; la congelación del parque automotor de transporte público e incluso el fomento de una nueva cultura ciudadana.

Estos intentos de solución no son más que el punto de llegada del tratamiento que las autoridades y la sociedad le han dado al problema del alto tráfico vehicular y que ha pasado por diversas etapas, como tuvo oportunidad de recordarlo la Corte:

“En el mejoramiento de la calidad de vida y en la misma protección a la vida, el manejo del espacio público en las zonas urbanas (donde hoy vive la mayor parte de la humanidad) es más que un tema urbanístico, ha llegado a ser tema del constitucionalismo con rasgos humanos. Ese manejo está influenciado por el tráfico en la ciudad, problema éste que constituye uno de los más delicados en la sociedad moderna porque el transporte urbano alteró el cuadro tradicional de las áreas locales y el desplazamiento de los peatones.

El origen del problema del tránsito en las grandes ciudades se debe en parte a la superposición de miles de vehículos en calles cuyo trazo y capacidad pertenece a diseños de antes de la Era Cristiana. 2

En esa arremetida del vehículo autopropulsado, se puede decir, que ha habido varios comportamientos de la sociedad y de sus autoridades:

a. Preferencia de la motorización. Determinada porque los medios de transporte masivo (trenes, tranvías, autobuses) se convirtieron inicialmente en factores de desarrollo urbano sin

planificación. Posteriormente si se tuvo como algo inherente a la planificación, no solo respecto a barrios periféricos sino también en la proyección de importantes vías arterias. Esta preferencia inicial por lo automotor se debió a que en todos los países después de la segunda guerra mundial³ hubo una agresiva presencia en la calle de los automóviles, se hipnotizaron los ciudadanos con el automóvil; y esto planteó tareas colosales para la solución del tráfico. Además, al crecer horizontalmente las grandes ciudades, se aumentó la dependencia del vehículo de motor. En esta perspectiva el transporte era un tema para planificadores no para constitucionalistas. Y la ciudad se principió a diseñar para los automotores (casos Camaberra y Brasilia); se decía que ésta era la solución perfecta e integral.

b- Transporte balanceado. Se abogó, especialmente hacia 1960, por preferenciar un transporte colectivo automatizado, rápido y de bajos costos (p. ej. el metro, como medio de transporte que vendría a solucionar todos los problemas). Se rediseñaron las vías, se presentaron como opción las vías radiales y vías circulares para alojar los mayores volúmenes de tránsito, con buenos niveles de servicio. Por supuesto que la solución de agregar una red de vías con altas especificaciones, sobre un trazo urbano anticuado, trajo consigo muchos problemas de afectaciones, de construcción, de obras municipales modificadas y de inversiones. Pero sobre todo es el gran costo de las obras lo que guiará el problema de acción y la toma de decisiones. Es cuando aparece la ingeniería de tránsito, y dentro de ésta, vuelve al orden del día el tema de los peatones.

Esto porque, las máquinas empujaron al peatón a los andenes, hasta el punto de que muchas normas locales consideraron que el ancho de la senda sería sólo de 0.56 metros, era una calidad de servicio deficiente, afectando el caminar, con bajo grado de confort y comodidad; se olvidaba que el peatón es agredido por el peligro de ser atropellado, por el ruido, por la contaminación del aire, por el clima, por los obstáculos que hay en los andenes. Además, los vehículos invadieron el espacio propio de los peatones. Todo ello obligaría a replantear el cuidado al peatón.

c- Preocupación ambiental. Se inicia hacia 1970. Esa preocupación no sólo se refería a las depredaciones del ambiente sino a las contaminaciones visuales y auditivas, especialmente a estas últimas. En este contexto se reconoce la necesidad de caminar como modo de transporte⁴. Era apenas obvio que se tuviera en cuenta al hombre; además, en distancias

inferiores a los 400 metros no tiene sentido usar el vehículo automotor, el 35% de los viajes ciudadanos se hacen a pie (del 50 al 65% en determinadas zonas) y hay innumerables viajes de enlace hacia los automotores.

Por qué tardó tanto en llegar el interés por los peatones? Por el peso político, financiero y tecnológico de los propietarios de los medios motorizados de transporte y por el rechazo de comerciantes y ediles a destronar el imperio de los automotores sobre los espacios públicos.

En esta nueva etapa se requieren nuevas políticas de urbanismo y circulación que no solamente obligan a ensanchar las áreas y remover los obstáculos, sino a cierta eliminación de circulación de automóviles y reconocimiento de calles peatonales, y, obviamente, a defender el espacio peatonal”5.

6. Soluciones de este último tipo se han venido desarrollando en el Distrito Capital y de allí porqué se haya concebido un medio de transporte colectivo como Transmilenio, cuya primera etapa ya está en funcionamiento; se haya restringido la circulación de vehículos particulares sin que se hayan presentado mayores inconvenientes ante la renovada conciencia que se tiene de la necesidad de solidarizarse con la conformación de una ciudad distinta; se haya fomentado una experiencia ciudadana como el Día del no carro y se haya restringido la circulación de vehículos de servicio público individual y colectivo ante la sobreoferta existente y su bajo nivel de ocupación.

Para esta última medida se consultó la opinión de los propietarios y conductores de taxis contratando una investigación con el Centro Nacional de Consultoría, la que permitió concluir que con el mantenimiento de la demanda y la disminución de vehículos de transporte público se generarían mayores niveles de ocupación. En esa misma dirección, la Secretaría de Tránsito y Transporte realizó un estudio para determinar la viabilidad de la restricción vehicular al transporte público y concluyó que la restricción era viable porque implicaba beneficios para la circulación del tráfico y para los transportadores propiciando una explotación más racional del servicio y reduciendo la emisión de contaminantes.

Con esos antecedentes el Alcalde Mayor del Distrito Capital expidió el Decreto 621 de 2001, el que fue alentado por el propósito de organizar el tráfico vehicular teniendo en cuenta los intereses que se encontraban en juego: Por una parte el interés general de la comunidad en

acudir a mecanismos que permitieran disminuir la congestión vehicular que se presenta en el Distrito Capital y, por otra, el interés particular de las empresas transportadoras, de los propietarios de los vehículos de servicio público y de los conductores para que no resultaran afectadas sus expectativas económicas.

7. En ese contexto, la Sala advierte que la restricción de la circulación de vehículos de transporte público no es un acto aislado de poder sino que se trata de una medida complementaria de otras que se han adoptado para solucionar el alto flujo vehicular del Distrito Capital y que tiene respaldo en la Carta Política.

Adviértase que no se trata del primer mecanismo que se pone en funcionamiento para disminuir la congestión vehicular de la Capital de la República. Por el contrario, la restricción de la circulación de los vehículos de transporte público individual y colectivo ha estado precedida de otras medidas encaminadas al mismo propósito como la congelación del parque automotor de transporte público, la restricción de la circulación de los vehículos particulares, la construcción de una red de ciclo rutas, la modificación de sentidos viales, el fomento de una nueva cultura ciudadana, etc. Sólo ante la insuficiencia de tales medidas, la administración distrital optó por aquella que los actores estiman violatoria de sus derechos fundamentales a la igualdad, al trabajo y a la libre circulación y también del derecho a la propiedad.

Ahora, no puede perderse de vista que una medida como la restricción de la circulación de vehículos de transporte público orientada a la disminución del alto flujo vehicular resulta coherente con varias disposiciones constitucionales pues, por una parte, el artículo 79 de la Carta consagra el derecho a un ambiente sano y, por otra, el artículo 366 señala como finalidades sociales del Estado el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población. En ese marco, es claro que la restricción de la circulación de los vehículos de transporte público individual y colectivo se orienta también a la realización del derecho colectivo consagrado en el artículo 79 y a la consecución del valor constitucional referido en el artículo 366 ya citado, derecho y valor a cuya realización también se encuentra vinculada la administración distrital.

Por lo demás, las graves y variadas implicaciones del alto flujo vehicular permiten que tal restricción se asuma como otro mecanismo concebido para la racionalización del transporte

público y como alternativa de construcción de una ciudad viable.

8. En ese marco, la Corte no advierte que con la restricción de la circulación de los vehículos de transporte público individual y colectivo se vulneren los derechos fundamentales de los actores.

Así, el derecho a la igualdad no se vulnera porque a ninguno de ellos como conductores de vehículos de transporte público individual se lo está discriminando injustificadamente. La situación jurídica creada por el Decreto 621 de 2001 es idéntica para todos los vehículos de esa índole y por tanto de él surgen límites legítimos para las actividades desplegadas por las empresas transportadoras, por los propietarios de los vehículos de transporte público y por los conductores de tales vehículos. Esos límites no constituyen vulneraciones infundadas del derecho constitucional fundamental de igualdad pues se trata sólo de la limitación del ejercicio de actividades lícitas, atendiendo el interés general y en procura de la realización de cometidos que también encuentran asidero constitucional.

Tampoco el derecho al trabajo resulta vulnerado pues la sobreoferta de vehículos de servicio público y su bajo nivel de ocupación evidencian la existencia de un tráfico vehicular desorganizado que perjudica no solo a la comunidad sino también al sector transportador.

Debe tenerse en cuenta que sólo un tráfico vehicular organizado es susceptible de generar los espacios que se requieren para un ejercicio cabal del derecho al trabajo en el ámbito del servicio de transporte público y ello, a no dudarlo, beneficia a la comunidad de los usuarios, a las empresas transportadoras, a los propietarios de los vehículos y a los conductores que laboran en ellos.

Los mínimos contenidos de civilidad que impone la vida en comunidad imponen aceptar que un derecho constitucional fundamental como el trabajo, cuando se ejerce en el sector transportador, se racionaliza y potencia si se realiza de manera organizada, atendiendo el interés general y orientándolo a suministrar a los pobladores urbanos la calidad de vida que suministra una ciudad entendida como centro de pacífica convivencia de seres humanos y no como simple punto de aglomeración de automotores.

Por otra parte, el derecho a la libre circulación de los actores tampoco se desconoce pues la restricción dispuesta por el Alcalde Mayor del Distrito Capital recae sobre los vehículos de transporte público individual y colectivo y no sobre sus propietarios o sobre sus conductores

como personas naturales. Tampoco el derecho a la libre circulación de los usuarios de tales vehículos resulta vulnerado o amenazado pues nada se opone a que aquellos ejerzan tal derecho movilizándose por otros medios de transporte⁶.

Finalmente, bien se sabe que el derecho de propiedad no es un derecho constitucional fundamental; que, ante ello, su protección resulta improcedente a través de la acción de tutela y que el otorgamiento de una licencia de funcionamiento para transporte público individual o colectivo, según lo ha expuesto esta Corporación, no genera derechos adquiridos pues se trata sólo de derechos temporales sujetos a la regulación legal y reglamentaria del servicio público de transporte⁷.

No obstante lo expuesto, es preciso advertir que las autoridades de tránsito, si bien pueden perseguir la legítima finalidad de solucionar el alto tráfico vehicular dadas las profundas implicaciones que tiene en la vida moderna, deben obrar siempre de manera equilibrada, diseñando mecanismos razonables y que resulten proporcionados con los fines pretendidos.

Ello es así porque no se trata de imponer autoritariamente un nuevo paradigma urbano sino de acompañar la solución de los problemas de las ciudades de hoy con el interés general y de hacerlo de tal manera que se cause el menor traumatismo posible a quienes puedan ver afectados derechos e intereses que también deben ser tenidos en cuenta.

En suma, pues, el Decreto 621 de 2001 proferido por el Alcalde Mayor del Distrito Capital es un acto administrativo impersonal, general y abstracto que no vulnera ni amenaza los derechos constitucionales fundamentales de los actores y que por lo mismo torna improcedente el amparo constitucional pretendido. Por lo demás, es claro que ellos tienen a su disposición una jurisdicción especializada ante la cual cuestionar su legalidad o ilegalidad.

Todas estas circunstancias suministran fundamento suficiente para confirmar las sentencias proferidas por los jueces de instancia.

IV. DECISIÓN

Con fundamento en las consideraciones expuestas en precedencia, la Sala Cuarta de Revisión de la Corte Constitucional, administrando justicia en nombre del pueblo y por mandato de la Constitución,

RESUELVE:

Primero. Confirmar las sentencias proferidas por el Juzgado 70 Civil Municipal, 34 Penal del Circuito y 20 Laboral del Circuito de Bogotá el 23, el 24 y el 27 de agosto de 2001.

Segundo. No tutelar los derechos a la igualdad, a la libre circulación y al trabajo de Jesús María Campos Gutiérrez, Ciro Hernán Contreras Pérez y Germán Mancipe.

Tercero. Dése cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 36 del Decreto 2591 de 1991.

Notifíquese, comuníquese, cúmplase e insértese en la Gaceta de la Corte Constitucional.

JAIME CORDOBA TRIVIÑO

Magistrado Ponente

RODRIGO ESCOBAR GIL

MARCO GERARDO MONROY CABRA

Magistrado

Magistrado

MARTHA VICTORIA SACHICA MENDEZ

Secretaria General

1 Sobre la naturaleza del servicio público de transporte puede consultarse, entre otras, la Sentencia C-066-99. En ella, con ponencia de los Magistrados Fabio Morón Díaz y Alfredo Beltrán Sierra, se indicó que "...la actividad misma del transporte constituye un servicio público, que ha de prestarse en forma permanente, regular y continua, dada la función económica que con ella se cumple y, además, por cuanto resulta indispensable para el desarrollo de las demás actividades de los usuarios, tanto si se trata del desplazamiento de mercancías de un lugar a otro, como en el transporte de pasajeros".

2 El trazo actual en cuadrículas rectangular, adoptadas por los españoles para las ciudades del Nuevo Mundo, fue copiado del trazo de los municipios españoles. A su vez, éstos copiaban en su trazo a las ciudades romanas, que heredaron el trazo de las ciudades griegas.

Hipodamo de Mileto, el primer urbanista del mundo hizo el trazo de las ciudades de Rodas en la isla del mismo modo rectangular, 300 años antes de Cristo.

3 El factor que más contribuyó quizá, a la multiplicación del vínculo de motor, fue la II Guerra Mundial, el deseo de aprovechar las fábricas bélicas y la necesidad de dar empleo en la posguerra formaron la producción masiva de automóviles y empezó la acelerada motorización de los países más adelantados. Este fenómeno continúa hasta nuestros días.

4 Ya hace varias décadas el Comité de transportes del 8º Plan del gobierno de Francia, invocando la calidad de vida de los ciudadanos recomendó.

“-La organización de los transportes urbanos debe fundamentarse en los desplazamientos de personas y no sobre los desplazamientos de vehículos.

-El uso de los coches individuales debe ser limitado en los centros más densos de las ciudades y en las vías que llegan a estos centros.

-En esas regiones los transportes colectivos, deben tener prioridad y sus condiciones de confort y eficiencia deben ser mejoradas. Es de urgencia reconquistar de la circulación automovilística los espacios necesarios a la circulación de peatones y ciclistas.

-Conviene construir para los automóviles parques de disuasión en el límite de las zonas centrales de la ciudad. Parques en que los vehículos hagan su estacionamiento sin tener que ir al centro de la ciudad.

-Los metros franceses deben desarrollar sus redes en razón de estos objetivos. No es tan solo desarrollar las redes, mas desarrollarlas teniendo en cuenta estos objetivos.

5 Corte Constitucional. Sentencia T-0024-00. Magistrado Ponente, Alejandro Martínez Caballero.

6 En la Sentencia T-640-96, con ponencia del Magistrado Vladimiro Naranjo, la Corte concluyó que la restricción del derecho a la circulación en determinado medio de transporte no constituía una vulneración del derecho a la libre circulación ya que éste bien podía ejercerse a través de otros medios de transporte.

7 Esta Corporación ya ha advertido que la licencia de transporte público de pasajeros no genera derechos adquiridos. Así se lo expuso, por ejemplo, en la Sentencia C-043-98, con ponencia del Magistrado Vladimiro Naranjo Mesa: “No puede considerarse que el otorgamiento de licencias de funcionamiento para operar el servicio público de transporte genere derechos adquiridos a favor de los operadores de dicho servicio, entendiéndose como tales -lo ha dicho la Corte- aquellos que “se entienden incorporados válida y definitivamente o pertenecen al patrimonio de una persona”. Se trata simplemente de derechos temporales de operación, sujetos a las nuevas condiciones y modificaciones que se deriven de la regulación legal y reglamentaria, que busca, en todo caso, coordinarlos con los derechos e intereses de la comunidad; ello, como ya se ha explicado, encuentra respaldo constitucional en los principios fundantes y fines esenciales del Estado, como lo son la prevalencia del interés general y el bienestar y mejoramiento de la calidad de vida de la población”.