

CONCILIACION SOBRE DERECHOS FUNDAMENTALES-Improcedencia

Ha dicho la Corte Constitucional que los derechos fundamentales, no son objeto de transacción o desistimiento, en consecuencia, en principio no sería procedente que para su protección el juez constitucional recurra a la conciliación. Sin embargo, también ha establecido la Corte que la convocatoria que hace el juez de tutela a la audiencia de conciliación y la práctica de ésta etapa procesal no son en sí mismas ilegales y por lo tanto no vician el trámite de la acción. Se hace necesario distinguir entre la conciliación como etapa procesal y el acuerdo conciliatorio.

AUDIENCIA DE CONCILIACION EN ASUNTO DE TUTELA-Alcance

Se debe analizar en cada caso concreto si la conciliación condujo a una verdadera transacción del derecho fundamental vulnerado o amenazado, o si se trató más bien de un allanamiento del ente accionado a los hechos presentados por el accionante que dio como resultado un acuerdo sobre las alternativas técnicas para superar la violación del derecho. Dadas las particularidades de cada caso concreto, cuando la solución propuesta por el demandado y aceptada por la actora, auspiciada por el mismo juez de tutela al ordenar la celebración de una “audiencia de conciliación”, pretende erradicar de manera definitiva la causa de la vulneración o amenaza de los derechos fundamentales cuya protección se pretende a través de la acción de tutela, y no significa en forma alguna la transacción del derecho, dicho acuerdo puede tenerse como válido. Sin embargo, esto no releva al juez constitucional de su obligación de decidir de fondo sobre la acción a través de la respectiva sentencia.

ACCION DE TUTELA CONTRA PARTICULARES-Procedencia excepcional/INDEFENSION-Falta de medios de defensa para controvertir decisión por no ser asociado de Empresa de Transporte

En el caso objeto de estudio es clara la situación de indefensión en que se encuentra el accionante con respecto de la empresa de transportes accionada, ya que es evidente que se ha hecho imposible una respuesta efectiva a la violación o amenaza de que se trata: Desde hace varios años, el peticionario y otros transportistas afiliados a la empresa han solicitado la asesoría del Ministerio de Transporte para que intervenga ante la empresa con el objeto de

que ésta suspenda la asignación de la ruta a uno de los socios de la empresa y en cambio la incluya en la rotación, para que todos puedan trabajar en igualdad de oportunidades.

DERECHO A LA IGUALDAD Y DERECHO AL TRABAJO EN EMPRESAS DE TRANSPORTE PUBLICO-
Trato diferenciado a dos transportistas en cuanto a la asignación de rutas

Existe una diferenciación entre el peticionario afiliado a la Empresa de Transportes, propietario de un campero y transportista, y el propietario de un campero y transportista, pero además socio y tesorero de la empresa, respecto de su trabajo en el cubrimiento de las rutas autorizadas a la empresa. La pregunta que sigue es si existe o no una “justificación objetiva y razonable” para esta diferenciación. Del estudio cuidadoso del expediente resulta que no existe una justificación objetiva y razonable para la diferenciación. La empresa está concediendo una ventaja injustificada a uno de los transportistas que implica la vulneración del derecho a la igualdad del accionante.

Referencia: expediente T-428264

Acción de tutela instaurada por Pablo Emilio Salazar Restrepo contra la Empresa de Transporte Patuma Ltda.

Magistrado Ponente:

Dr. MARCO GERARDO MONROY CABRA

Bogotá, veintiocho (28) de junio de dos mil uno (2001)

La Sala Sexta de Revisión de la Corte Constitucional, integrada por los Magistrados Marco Gerardo Monroy Cabra quien la preside, Eduardo Montealegre Lynett, y Alvaro Tafur Galvis, en ejercicio de sus competencias constitucionales y legales, ha proferido la siguiente

SENTENCIA

en el proceso de revisión del fallo proferido por la Juez Promiscuo Municipal de Versailles – Valle el 13 de diciembre de 2000.

I. ANTECEDENTES

1. Hechos

1.1 El 27 de noviembre de 2000, el señor Pablo Emilio Salazar interpuso acción de tutela ante el Juez Promiscuo Municipal de Versalles para que se le amparen sus derechos al trabajo y a la igualdad, que considera violados como consecuencia de la acción de la empresa Transportes Patuma Ltda., al no someter a rotación entre todos los afiliados de la empresa, el cubrimiento de la ruta Balsal-Versalles, adjudicándosela a uno de los socios.

1.2 El señor Salazar es motorista afiliado a la Empresa de Transportes Patuma. Afirma que sus derechos a la igualdad y al trabajo están siendo vulnerados por la Empresa porque al asignarle la ruta Versalles-Balsal a uno de los socios de la empresa, éste trabaja todos los días de la semana, incluyendo sábados, domingos y festivos, mientras que él participa, con los otros afiliados, en la rotación de las demás rutas, trabajando cada uno tres veces a la semana. Sostiene que todos los motoristas, incluido el señor Valenzuela, pagan la misma suma a la empresa y que todos prestan el servicio a través de vehículos jeep o campero.

1.3 La empresa está organizada como una sociedad limitada. Los motoristas tienen la calidad de “afiliados”. Cada afiliado celebra un contrato de administración con la empresa, a través del cual el contratista “coloca bajo la administración y control de la empresa el vehículo de su propiedad”, el cuál queda sujeto a los itinerarios, horarios, tarifas y reglamentos que fije la empresa. El contratista “se queda con el producido neto del vehículo” y se obliga a pagar a la empresa un monto fijo semanal de \$ 8.300. Conforme a los Estatutos, es obligación del motorista “acatar y cumplir los reglamentos internos de cada ruta elaborando un consenso con todos los motoristas”.

1.4 La prestación del servicio público de transporte por las 23 rutas para las que fue autorizada la empresa, se hace a través de la rotación de las rutas entre todos los afiliados

de la empresa (por turnos), de manera que cada uno de ellos cubre aproximadamente tres rutas a la semana, dejando de trabajar dos o tres días, con excepción de la ruta Versailles-El Balsal-Versalles que desde hace muchos años se le asignó exclusivamente el señor Jesús Valenzuela, socio de la empresa Patuma Ltda y miembro de la junta directiva en calidad de tesorero.

1.5 Ante la inquietud de los afiliados de Transpatuma sobre la asignación de una ruta a uno de los socios de la empresa, manifestada al Dr. Alfredo Paya García, asesor de la Dirección General de Tránsito y Transporte del Ministerio de Transporte-Regional Valle, en un Foro sobre normatividad de tránsito y transporte que se realizó en el municipio, el funcionario del ministerio le envió al Gerente de la empresa un oficio fechado el 22 de abril de 1996, en el cual le “precisa” que “es de suma importancia que se dé trato igualitario a todos los propietarios de los vehículos afiliados a Transpatuma; ello lógicamente se refleja en la obligación que tiene la empresa de elaborar los planes de rodamiento en donde lógicamente se haga rotación de los vehículos en todas las rutas asignadas”.

1.6 En vista de que la empresa nunca cumplió con la recomendación del Ministerio de Transporte, los afiliados, en ejercicio del derecho de petición, le solicitaron formalmente a la primera, el 23 de septiembre de 2000, que procediera a rotar entre todos ellos la ruta Versailles-El Balsal -Versalles. A lo que respondió el presidente de la empresa que la comunidad de El Balsal le había pedido a la empresa que dispusiera la prestación del servicio de transporte para dicho recorrido a través de un bus escalera, ya que los jeeps que cubren la ruta resultan muy pequeños e incómodos.

1.7 Con respecto a la solicitud de la comunidad sobre la adquisición de un bus escalera, obra en el expediente copia del acta de una reunión sostenida el 3 de marzo de 1997 entre los afiliados transportistas de la empresa, el gerente de ésta y el mismo señor Paya García, asesor del Ministerio de Transporte, donde los transportistas le insisten al funcionario en que todos tienen derecho a trabajar en igualdad de oportunidades y le consultan sobre la razón que ha aducido la empresa para no rotar el recorrido Versailles -El Balsal y sobre la posibilidad de que el señor Jesús Valenzuela (socio a quién la empresa le ha adjudicado la ruta) adquiriera un bus escalera para continuar cubriendo él exclusivamente dicho recorrido. A lo que contestó el funcionario que resultaba imposible porque el flujo de pasajeros no era suficiente.

2. Actuación procesal

2.1 La audiencia de conciliación

El 7 de diciembre de 2000 se llevó a cabo la Audiencia de Conciliación con la participación del accionante, los señores Jesús María Valenzuela, Luis Evelio Marín Zapata, y Juan Bautista Marín, tesorero, vocal y fiscal de la junta directiva de la Empresa de Transportes Patuma Ltda., la gerente de la empresa, y el señor Luis Gerardo Monsalve Henao, miembro del Comité de Cafeteros del Municipio.

El señor Juan Bautista Marín, quién llevó la vocería de la empresa, propuso como fórmula de arreglo que los días de la semana se proceda a la rotación de la ruta entre todos los afiliados, y los “días mejores, viernes, sábado y domingo” el recorrido se haga por quienes puedan adquirir para el efecto un bus escalera. El miembro del Comité de Cafeteros, quién dijo ser vocero de la comunidad, manifestó no estar de acuerdo en la rotación porque la comunidad le tiene gran confianza al señor Jesús Valenzuela para mandar encargos. El accionante afirmó que resulta inaceptable la fórmula propuesta por la empresa ya que le quedarían los tres mejores días al señor Valenzuela y los otros conductores trabajarían a pérdida. Además insiste en que de lo que se trata es de garantizar el derecho a la igualdad en el trabajo y que con la debida rotación no se perjudicaría la comunidad, porque podrían realizar el recorrido no uno sino dos vehículos.

La diligencia se dio por terminada por no existir ánimo conciliatorio entre las partes.

3. Pruebas

Obran en el expediente, entre otras pruebas, las siguientes:

1. Declaración de la señora Carmen Rosa Gonzáles Osorio, gerente de la empresa
2. Declaraciones de los señores Luis Arturo Triana Ramírez, José Martín Valencia Acevedo, Duván de Jesús Toro, motoristas afiliados a la empresa.
3. Declaración del señor Jesús María Valenzuela

4. Copia de los estatutos de la empresa y del contrato de administración
5. Copia de las Resoluciones por las cuales se le otorga licencia de funcionamiento a la empresa.
6. Oficio del asesor del Ministerio de Transporte por el cual se le hacen unas recomendaciones a la empresa
7. Copia del Acta de la “Reunión de Afiliados de la Empresa de Transportes Patuma Ltda. de los vehículos tipo campero, aprovechando la visita del Doctor Alfredo Paya García, asesor del Ministerio de Transporte, Regional Valle del Cauca”
8. Oficios de asociaciones comunitarias de El Balsal y La Guaira, donde solicitan la prestación del servicio de transporte a través de un bus escalera

4. Fallo de Instancia

El Juzgado Promiscuo Municipal de Versailles, a través de fallo del 13 de diciembre de 2000, resolvió tutelar como mecanismo transitorio los derechos al trabajo y a la igualdad del señor Pablo Emilio Salazar, y en consecuencia ordenó a la Empresa Patuma Ltda. a “realizar la rotación de los camperos afiliados en el cubrimiento de todas las rutas interveredales, incluyendo el Corregimiento El Balsal-Versalles, en el término perentorio de 48 horas”.

El numeral tercero del fallo dice: “la vigencia de la orden consignada en precedencia será de tres meses, contados a partir de su ejecutoria, durante el cual la Empresa gestionará la autorización para la constitución de personería jurídica, autorización para el ingreso del vehículo bus tipo escalera, licencia de funcionamiento para el transporte urbano suburbano, de pasajeros y mixto, ante la Alcaldía Municipal, al tenor del Decreto 80 de 1987. A efecto de que la Administración Municipal pueda ejercer la vigilancia y el control en la prestación del servicio en condiciones de igualdad.”

La Juez hizo las siguientes consideraciones:

La Empresa de Transportes Patuma Ltda. está prestando el servicio público de transporte interveredal violando las normas contenidas en el Decreto Ley 80 de 1987, pues no ha diligenciado su licencia de funcionamiento, la asignación de rutas y horarios ante la Alcaldía

municipal; la Resolución expedida por el Instituto Nacional de Transporte solo es válida con respecto de las rutas intermunicipales.

Como la empresa se encuentra prestando un “servicio informal al margen de la normatividad legal”, la administración municipal no ha ejercido la vigilancia y control en relación con el transporte interveredal, situación que hace inoperante el mecanismo de defensa existente ante la autoridad administrativa del orden local y legitima la acción de tutela como mecanismo transitorio.

Los afiliados propietarios de camperos están prestando el servicio de transporte en “desigualdad de oportunidades”; las directivas de la empresa están desconociendo las normas que regulan la prestación del servicio de transporte, los estatutos de la empresa y las recomendaciones del Dr. Paya García, asesor del Ministerio de Transporte, quien sugiere la importancia de dar un trato igualitario a los propietarios de los vehículos afiliados y de realizar la rotación de los automotores en todas las rutas asignadas.

“La rotación es legal, es obligatoria para todas las rutas”. Lo que sucede en el caso objeto de estudio es la apropiación de una ruta por uno de los socios. Para justificar éste hecho, la empresa se fundamenta en la presunción de algunas personas de la comunidad de El Balsal sobre la futura conducta de los conductores de camperos, que no puede confirmarse pues no ha sucedido.

Concluye que es imperioso brindar “la oportunidad en condiciones de igualdad a los señores propietarios de los camperos para que puedan laborar en óptimas condiciones y así todos resulten beneficiados, porque todos deben gozar de los mismos derechos y oportunidades como lo preceptúa la art. 13 de la Constitución Política, e igualmente, toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas y pretender sostener esta medida es realmente injusto.”

Del acerbo probatorio resulta que la empresa no ha realizado trámite administrativo alguno tendiente a la autorización de un vehículo tipo bus escalera, ni el señor Jesús Valenzuela ha hecho solicitud de afiliación a la empresa de un vehículo de dichas características.

II. CONSIDERACIONES Y FUNDAMENTOS

1. Competencia

Esta Corte es competente para conocer del fallo materia de revisión, de conformidad con los artículos 86 y 241-9 de la Constitución Política y con los artículos 33, 34 y 35 del Decreto 2591 de 1991.

Cuestión previa: la procedencia de la conciliación en el trámite de la acción de tutela

La acción de tutela consagrada por el artículo 86 de la Carta, fue concebida como un mecanismo de defensa y protección inmediata de los derechos fundamentales cuando el afectado no dispone de otro medio idóneo y eficaz de defensa judicial. El propósito de la tutela es que el juez constitucional, de manera expedita, administre justicia en el caso concreto, dictando las órdenes a las autoridades públicas o a los particulares, que considere pertinentes para salvaguardar y proteger en forma actual y cierta los derechos fundamentales de las personas.

El artículo 64 de la ley 446 de 1998 definió la conciliación como “un mecanismo de resolución de conflictos a través del cual, dos o más personas gestionan por sí mismas la solución de sus diferencias, con la ayuda de un tercero neutral y calificado, denominado conciliador”; a su vez el artículo 65 de dicha ley estableció que sólo serán conciliables, judicial o extrajudicialmente, los asuntos susceptibles de transacción, desistimiento y aquellos que expresamente determine la ley, haciendo tránsito a cosa juzgada la respectiva acta, la cual además prestará mérito ejecutivo, según lo disponen los artículos 66 y 67 de la misma ley. Por su parte, el parágrafo del artículo 8 de la Ley 640 del 5 de enero de 2001 establece que “es deber del conciliador velar por que no se menoscaben los derechos ciertos e indiscutibles, así como los derechos mínimos e intransigibles.”

Ha dicho la Corte Constitucional que los derechos fundamentales, no son objeto de transacción o desistimiento?, en consecuencia, en principio no sería procedente que para su protección el juez constitucional recurra a la conciliación.

Sin embargo, también ha establecido la Corte que la convocatoria que hace el juez de tutela a la audiencia de conciliación y la práctica de ésta etapa procesal no son en sí mismas ilegales y por lo tanto no vician el trámite de la acción. Se hace necesario distinguir entre la conciliación como etapa procesal y el acuerdo conciliatorio.

En Auto 070/99, con ponencia de Fabio Morón Díaz se dijo:

“(…) el juez constitucional propició un acuerdo entre la partes, que equivocadamente denominó “conciliación”, acuerdo que se efectuó, no sobre los derechos fundamentales que estaban siendo amenazados, que como tales no son objeto de transacción, sino sobre la alternativa técnica que permitiría solucionar el problema que daba origen a esa amenaza (la filtración de aguas y la humedad que esta ocasionaba), actuación del todo acorde, no sólo con el ordenamiento jurídico que rige la tutela, sino con la filosofía que subyace en esta acción de carácter excepcional, cuyo objetivo no es otro que brindar protección inmediata y eficaz a los derechos fundamentales de las personas”

En sentencia T-232/96, con ponencia de Alejandro Martínez Caballero, la Corte dijo:

“Esta apreciación debe entenderse en el sentido de que no puede transigirse menoscabando los derechos fundamentales. Pero, cosa diferente es que se llegare a un acuerdo que precisamente conlleve la protección del derecho fundamental, en esta circunstancia, el juez constitucional debe ponderar si considera que desapareció el objeto del amparo en cuyo caso la tutela no prospera, o si, pese a desaparecer el objeto, se torna prudente hacer un llamado a prevención y se entiende que hubo una especie de allanamiento a lo solicitado.”

Siguiendo la jurisprudencia de la Corte, se debe analizar en cada caso concreto si la conciliación condujo a una verdadera transacción del derecho fundamental vulnerado o amenazado, o si se trató más bien de un allanamiento del ente accionado a los hechos presentados por el accionante que dio como resultado un acuerdo sobre las alternativas técnicas para superar la violación del derecho.

Dadas las particularidades de cada caso concreto, cuando la solución propuesta por el demandado y aceptada por la actora, auspiciada por el mismo juez de tutela al ordenar la celebración de una “audiencia de conciliación”, pretende erradicar de manera definitiva la causa de la vulneración o amenaza de los derechos fundamentales cuya protección se pretende a través de la acción de tutela, y no significa en forma alguna la transacción del derecho, dicho acuerdo puede tenerse como válido.

Sin embargo, esto no releva al juez constitucional de su obligación de decidir de fondo sobre la acción a través de la respectiva sentencia, pues como lo ha señalado esta Corporación:

“... cuando surge una solución, ello no implica la finalización de la acción, si no que, necesariamente, el Juez constitucional debe fallar teniendo en cuenta si persiste o no la amenaza.”?

En el caso que ahora nos ocupa, si bien se dispuso la celebración de audiencia de conciliación dentro del trámite de la tutela y el despacho de la Juez se constituyó efectivamente en audiencia de conciliación, no se llegó a ningún acuerdo sobre las pretensiones del accionante y la Juez decidió, a través de fallo, el asunto de fondo, tutelando los derechos del peticionario. Entonces, conforme a lo expuesto, dicha etapa procesal no tiene trascendencia jurídica.

2. El problema jurídico

Se trata en este caso de determinar si el señor Pablo Emilio Salazar tiene derecho a que se le amparen a través de una orden de tutela, como mecanismo transitorio, los derechos fundamentales a la igualdad y al trabajo que considera violados a causa de la acción de la empresa de transportes a la cual se encuentra afiliado. La pregunta es si constituye una vulneración de sus derechos fundamentales cuya superación requiera la intervención del juez constitucional, el hecho de que se le haya adjudicado exclusivamente a un motorista una de las rutas para las cuales ha sido autorizada la empresa, excluyéndola de la rotación entre todos los afiliados, a la que se sujetan las demás rutas.

Es constitucional dicha diferenciación entre dos motoristas afiliados a la misma empresa?

2.1 La procedencia de la acción de tutela contra particulares, cuando existe indefensión

La acción de tutela procede contra los particulares respecto de los cuales el afectado se encuentre en una situación de subordinación o de indefensión (C.P. art. 86; D. 2591 de 1991, art. 42). “Particularmente, la acción de tutela procede contra organizaciones privadas que, por su importancia e influencia, ejercen un poder social funcionalmente análogo o equivalente al estatal dentro del ámbito de sus actividades” (T- 579/95 , Eduardo Cifuentes Muñoz)

La Corte Constitucional, en consolidada jurisprudencia?, ha definido el concepto de indefensión de la siguiente manera:

“(..)en tanto que la indefensión, si bien hace referencia a una relación que también implica la dependencia de una persona respecto de otra, ella no tiene su origen en la obligatoriedad derivada de un orden jurídico o social determinado sino en situaciones de naturaleza fáctica en cuya virtud la persona afectada en su derecho carece de defensa, entendida ésta como posibilidad de respuesta efectiva ante la violación o amenaza de que se trate,” (Sentencia T-290 de 1993, M.P. Dr. José Gregorio Hernández Galindo).

Desde hace varios años, el peticionario y otros transportistas afiliados a la empresa han solicitado la asesoría del Ministerio de Transporte para que intervenga ante la empresa con el objeto de que ésta suspenda la asignación de la ruta Versailles-El Balsal a uno de los socios de la empresa y en cambio la incluya en la rotación, para que todos puedan trabajar en igualdad de oportunidades. Como consecuencia de esta solicitud, el asesor del Ministerio formuló unas recomendaciones a la empresa el 22 de abril de 1996, en donde le dice que “es de suma importancia que se de trato igualitario a todos los propietarios de los vehículos afiliados a Transpatuma; ello lógicamente se refleja en la obligación que tiene la empresa de elaborar los planes de rodamiento en donde lógicamente se haga rotación de los vehículos en todas las rutas asignadas.”

Un año después, en una reunión entre el gerente de la empresa, los afiliados, y el mismo asesor del Ministerio, los transportistas insistieron en su inconformidad, y el asesor insistió en que no existen rutas de propiedad particular: “Nadie puede reclamar rutas, porque nadie tiene ruta propia, y a nadie se le ha escriturado rutas. Las rutas son del Estado. Y lo que hace el Estado es adjudicarlas a Empresas o cooperativas para que estas cubran y cumplan con sus recorridos que el Ministerio de Transporte le ha asignado”.

Pese a las recomendaciones y a la visita del Asesor del Ministerio de Transporte, la empresa continuó con la asignación de la ruta al señor Jesús Valenzuela, impidiéndole al peticionario y los demás transportistas trabajar en ella.

Se agotó así la posibilidad de defensa frente a la actuación de la empresa de transporte, a través de la intervención de la autoridad administrativa entonces competente. Fuera de la facultad del Ministerio para “asesorar a las empresas de transporte público terrestre automotor de pasajeros y mixto por carretera en cuanto a su organización, funcionamiento y operación” (artículo 3º, literal j, Decreto 1600 de 1990), las autoridades administrativas

carecían de competencia para intervenir en la ejecución de los contratos a través de los cuales se vinculan los vehículos a las empresas de transporte público, en cuanto a la forma de distribuir el plan de rodamiento entre los transportistas afiliados a la empresa. No existe tampoco una acción o recurso judicial frente a la conducta de la empresa de transporte.

En un caso similar al que ahora se estudia, en el que una disposición estatutaria de una empresa de transporte público establecía una discriminación injustificada contra los conductores, basada en la edad, ésta Corte consideró que la acción de tutela era el mecanismo idóneo para proteger los derechos fundamentales del accionante y resolvió la inaplicación de la cláusula al caso, para salvaguardar los derechos del accionante y ordenó a la empresa modificar los estatutos de tal manera que se ajustaran a los principios constitucionales. “De la naturaleza privada de la empresa accionada y del alcance de la decisión tomada por su órgano de administración, que culminó en el retiro obligatorio del actor de la prestación del servicio de conductor no asociado de la cooperativa, es predicable y abiertamente ostensible su estado de indefensión ante la misma, así como por la falta de medios de defensa para controvertirla directamente o en sede judicial, en razón de no tener la calidad de asociado de la compañía.” (Cfr. T 394/99, Martha Sáchica de Moncaleano).

Y en otro caso semejante al que ahora analiza la Sala, en el que se discutía el cumplimiento en el servicio de transporte, se consideró que si bien el usuario podía recurrir a la autoridad administrativa para que, de comprobarse el incumplimiento, se procediera a sancionar a la empresa responsable, “La situación de indefensión se concreta, sin embargo, cuando la administración no toma los correctivos a tiempo o la organización privada no corrige materialmente las irregularidades en la prestación”. (Cfr. Sala Segunda de Revisión. Sentencia T-604 del 14 de diciembre de 1992. M.P.: Dr. Eduardo Cifuentes Muñoz)

Con mayor razón procede la tutela en el presente caso, en el cual se han agotado infructuosamente los mecanismos administrativos procedentes para superar los hechos que le están vulnerando los derechos fundamentales al actor, y no existen mecanismos judiciales para cuestionar la conducta de la empresa de transportes a la cual se encuentra vinculado.

2.2 El derecho a la igualdad en el trabajo de los afiliados a las empresas de transporte público colectivo de personas

El transporte público es un servicio público esencial que se desarrolla bajo la planeación,

dirección, regulación y control del Estado, y cuya prestación puede ser encomendada a los particulares bajo los esquemas de habilitación (otorgamiento de un permiso), concesión u operación (artículos 4, 16 y 56 de la Ley 336 de 1996, por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte).

Para atender la prestación del servicio otorgado (áreas de operación, rutas, horarios, frecuencias de despacho), las empresas operadoras del servicio público de transporte deberán contar con la capacidad transportadora autorizada (art. 22 Estatuto Nacional de Transporte). La ley deja a la iniciativa privada las formas de vinculación de los equipos a las empresas (incorporación del vehículo al parque automotor de la empresa): en el país se han desarrollado muy diversas formas de vinculación como son las cooperativas, los llamados contratos de arrendamiento o, como sucede en el caso objeto de estudio, los contratos de administración, previa “afiliación” a la empresa.

Bajo el esquema de organización afiliación-administración que aparece en este caso, la empresa de transporte está constituida por cinco socios, y los dueños de los vehículos (30 personas) se afilian a ella pagando una cuota, y a través de un contrato, ponen su vehículo bajo “la administración y el control de la empresa”, quedando sujeto a las rutas, itinerarios, horarios, tarifas y al reglamento de la empresa. Los transportistas se quedan con “el producido neto del vehículo” y le pagan a la empresa una suma fija semanal.

Si bien la relación del transportista y la empresa no está regulada por un contrato de trabajo, sino por un “contrato de administración” y por las normas estatutarias que regulan la situación de afiliado, es a través de ésta forma de vinculación a la organización empresarial que el transportista desarrolla su trabajo, que debe ser protegido constitucionalmente.

En efecto, el trabajo es un valor fundante del estado social de derecho, y un derecho fundamental, que “goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del estado” (artículos 1 y 25 de la Constitución Política). El derecho fundamental al trabajo no solo se refiere a las relaciones laborales dependientes y subordinadas, sino también al trabajo no subordinado e independiente?: “La Constitución más que al trabajo como actividad abstracta protege al trabajador y su dignidad. De ahí el reconocimiento a toda persona del derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas, así como la manifestación de la especial protección del Estado “en todas sus modalidades”” (Sentencia T-475/92, Eduardo Cifuentes

Muñoz).

Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas (artículo 25 C.P.). Ningún proyecto de desarrollo económico ni esquema de organización social empresarial pueden operar lícitamente si olvidan “al hombre como medida y destino final de su establecimiento”, en consecuencia toda medida, bien sea la adopción de una política pública, la regulación de las relaciones en las empresas del Estado o las decisiones de los empresarios privados, que afecte las condiciones de trabajo, debe ajustarse al artículo 25 de la Constitución que garantiza unas condiciones dignas y justas por fuera de las cuales nadie está obligado a trabajar (SU-519/97).

En jurisprudencia posterior, la Corte trajo un concepto “relacional” de la igualdad, que da cuenta de la complejidad de la aplicación de este principio y derecho, más allá de la “idea clásica” de trato igual para los iguales y desigual para los diferentes. Lo relacional hace referencia no a la dependencia del derecho a la igualdad de otros derechos fundamentales, sino a la valoración comparativa de las diferencias. En sentencia C-022/96, con ponencia de Carlos Gaviria Díaz, dijo éste Tribunal:

“El punto de partida del análisis del derecho a la igualdad es la fórmula clásica, de inspiración aristotélica, según la cual “hay que tratar igual a lo igual y desigual a lo desigual”?. Aunque en este mandato (artículo 13 C.P.) se pueden distinguir con claridad dos partes, diferenciadas por los conceptos de igualdad y desigualdad, su sola enunciación carece de utilidad para discusiones o decisiones acerca de los tratos desiguales tolerables o intolerables. En efecto, la fórmula requiere un desarrollo posterior que permita aclarar sus términos. Esto se debe a que, como lo ha afirmado Bobbio?, el concepto de igualdad es relativo, por lo menos en tres aspectos:

- a. Los sujetos entre los cuales se quieren repartir los bienes o gravámenes;
- b. Los bienes o gravámenes a repartir;
- c. El criterio para repartirlos.

En otras palabras, hablar de igualdad o desigualdad, siguiendo alguna variante de la fórmula clásica (como la contenida en el artículo 13 de la Constitución Política), tiene sentido sólo en

la medida en que se respondan las siguientes tres preguntas: ¿igualdad entre quiénes?, ¿igualdad en qué?, ¿igualdad con base en qué criterio?. Los sujetos pueden ser todos, muchos o pocos; los bienes a repartir pueden ser derechos, ventajas económicas, cargos, poder, etc.; los criterios pueden ser la necesidad, el mérito, la capacidad, la clase, el esfuerzo, etc.”

Los dos primeros interrogantes pueden ser respondidos a través del estudio de los hechos materia de la controversia. El tercer interrogante, relativo al criterio utilizado para establecer un tratamiento diferenciado, implica una valoración por parte de quien pretenda responderlo, en el campo de los valores, principios y derechos constitucionales.

Que un trato diferente se ajuste o no a la Carta Política, depende de si carece o no de una justificación objetiva y razonable, es decir, si persigue o no un fin legítimo, y si carece o no de una relación razonable de proporcionalidad entre los medios empleados y el fin perseguido.

3. El caso concreto

Como se dijo arriba, el problema jurídico que aparece en este caso es determinar si el trato diferenciado entre dos transportistas de la misma empresa consistente en que uno de ellos trabaja cubriendo diariamente y todos los días de la semana, incluidos sábados, domingos y festivos, una ruta de las autorizadas, mientras otro trabaja tres días a la semana sujeto a la rotación de las demás rutas entre todos los transportistas de la empresa, constituye una discriminación inconstitucional.

De los hechos probados en el expediente resulta que existe una diferenciación entre el peticionario afiliado a la Empresa de Transportes Patuma, propietario de un campero y transportista, y el señor Jesús Valenzuela, también propietario de un campero y transportista, pero además socio y tesorero de la empresa, respecto de su trabajo en el cubrimiento de las rutas autorizadas a la empresa. En el cubrimiento de la ruta Versalles-Balsal trabaja exclusivamente el señor Valenzuela, haciendo el recorrido señalado dos veces al día todos los días de la semana incluidos los sábados, domingos y festivos, y el peticionario trabaja sujeto a la rotación de las demás rutas entre todos los afiliados, lo que supone que deja de trabajar dos o tres días a la semana, y no siempre trabaja los sábados y domingos, días en que se obtiene la mayor ganancia dado el flujo de pasajeros.

La pregunta que sigue es si existe o no una “justificación objetiva y razonable” para esta diferenciación.

Cuál es la causa del trato desigual?

Del estudio cuidadoso del expediente resulta que no existe una justificación objetiva y razonable para la diferenciación.

Los testimonios de tres de los transportistas afiliados a la empresa, Luis Arturo Triana Ramírez, José Martín Valencia Acevedo y Duván de Jesús Toro, coinciden en que la Junta Directiva de la empresa ha favorecido de tiempo atrás al señor Valenzuela, tesorero de la Junta, sin que exista una razón objetiva para ello, pues todos los motoristas pagan la misma cuota semanal, y todos cubren las rutas con vehículos jeep.

En efecto, en la declaración jurada del señor Luis Arturo Triana Ramírez se lee:

“Nosotros los motoristas que pertenecemos a la empresa hemos pedido que se dé la rotación del servicio de transportes al Balsal y no nos la han querido dar, pues puesto que el señor Jesús Valenzuela, trabaja a diario en esa ruta, en cambio los otros motoristas, entre ellos yo, nos toca ruta una o dos veces en la semana, en cambio el señor Valenzuela trabaja a diario esa ruta.”

“Dígale al Despacho a quién directamente le han solicitado y cómo. CONTESTO: A los socios de la Empresa y al Gerente, las solicitudes han sido verbalmente y por escrito, y que nos han dicho que no se puede porque un socio va a comprar un bus escalera para cubrir esa ruta, y queremos nosotros es una igualdad de trabajo; actualmente se cubre a puro jeep, y todos los de la empresa queremos la igualdad de trabajo, queremos trabajar iguales.

Preguntado: Díga al Despacho si el socio y el afiliado, le corresponde hacer la misma rotación para cubrir las rutas de la Empresa Transportes Patuma Ltda.? CONTESTO: Si claro igualmente para todos, sea socio o afiliado si tienen su vehículo campero igualmente, y por estos momentos únicamente socio está el señor Jesús, que es el que trabaja sólo para el Balsal, y este recorrido es a tarde y a mañana, o sea que viene de allá por la mañana y se regresa en horas de la tarde; el señor Jesús no lo rotan para las otras rutas que cubre la empresa únicamente esa”

“Es que este problema viene desde mucho atrás, le hemos pedido (a la Junta Directiva de la Empresa) y nos dice que no se puede; la Junta Directiva siempre lo favorecen a Jesús Valenzuela con esa ruta, como Jesús también es socio, y pertenece a la Junta Directiva”.

PREGUNTADO: Díga al Despacho si en la actualidad la ruta de Versalles al Corregimiento del el Balsal, se está cubriendo con vehículos estilo bus escalera? CONTESTO: No, nunca lo han cubrido (sic) con esos carros escaleras”.

En la declaración jurada del señor José Martín Valencia Acevedo se lee:

PREGUNTADO: Dígale al Despacho si al socio o afiliado le corresponde la misma rotación con las demás rutas que cubre la empresa transportes Patuma Ltda.? CONTESTO: sí es lo mismo, si es socio o afiliado nos rotan para las demás rutas, pero no para El Balsal.

“(…) Y lo que queremos es que haya derecho de igualdad en el trabajo, ya que no lo hay porque el señor Valenzuela, es el único obstáculo es éste señor, que dice que no se puede hacer la rotación porque hace muchos años él está cubriendo esa ruta Versalles- El Balsal y al aparecer los socios también lo apoyan para que siga cubriendo esa ruta.

(…) Sí claro que nos perjudica, porque Jesús está trabajando todos los santos días, y nosotros una o dos veces en la semana, y no un turno completo sino medio turno nada más.”

Y en la declaración jurada de Duván de Jesús Toro Toro se lee:

“PREGUNTADO: Diga al Despacho en forma clara porque no se hace la rotación del cubrimiento de la ruta el Balsal Versalles y viceversa por parte de la empresa, según su dicho que precede? CONTESTO: Eso se está reclamando, para que todod el mundo tenga derecho al trabajo en igualdad de oportunidades, porque esa ruta la cubre una sola persona, el señor valenzuela (...); porque no la quieren dar los socios, porque son cuatro socios y ellos son los que no la quieren aflojar.

(…) Pues si, y eso (la rotación) es lo que se le ha solicitado porque queremos la igualdad de trabajo, y ellos hay donde están si están violando, porque ellos hay donde están nos están cerrando las puertas de que no podemos trabajar para Balsal, y todos pagamos semanas por iguales partes, trabajemos o no trabajemos tenemos que pagar, o sea el día domingo hay que pagar ocho mil trescientos pesos, y el que no pague se lo acumulan y le

cobran intereses, es todo.”

Estos testimonios, valorados a la luz de la sana crítica, constituyen plena prueba de lo afirmado por el peticionario porque son acordes en las circunstancias de modo, tiempo y lugar.

La razón que aduce el señor Valenzuela es que la comunidad de El Balsal le tiene confianza a él para el transporte de dinero y encargos, y que la misma comunidad ha solicitado que se preste el servicio a través de un bus escalera y que él tiene intenciones de comprarlo. La razón que aduce el presidente de la empresa es que los socios decidieron “respaldar” la petición de la comunidad de que se adquiriera un bus escalera.

Consta en el expediente que la empresa solo está autorizada por el Ministerio de Transporte para prestar el servicio a través de automóviles y camperos, que no ha tramitado una solicitud para incluir buses escalera en su parque automotor, a pesar de que la comunidad ha hecho ésta petición desde hace varios años, y que el asesor del Ministerio de Transporte consideró que esto era inviable, dado el mediano flujo de pasajeros.

Como se ve, no existe un objetivo que se pretenda alcanzar con el trato diferente, y las razones se basan en suposiciones y hechos inciertos. El argumento sobre la desconfianza hacia los otros transportistas se fundamenta en razones no fundadas y el argumento del “respaldo” a la petición de la comunidad de la adquisición de un bus escalera para cubrir la ruta, comporta un hecho futuro e incierto, cuyo acaecimiento no puede deducirse razonablemente del acervo probatorio; no existe indicio alguno de que el señor Valenzuela vaya efectivamente a adquirir un bus escalera, más bien se aprecian indicios en contra, como las consideraciones del asesor del Ministerio de Transporte, y el mismo hecho de que la solicitud de la comunidad haya sido desatendida por varios años.

El hecho probado es que ambos motoristas son propietarios de camperos, y es con estos vehículos que hacen los recorridos por las rutas autorizadas a la empresa.

Si bien ni la empresa ni el señor Valenzuela alegaron que la causa de la diferenciación es la calidad de afiliado del peticionario, frente a la calidad de socio del señor Valenzuela, puede razonablemente pensarse que su condición de socio y la posición de tesorero que ocupa hace varios años en la junta directiva de la empresa, han hecho posible que se le haya asignado el

cubrimiento exclusivo de una ruta, sin que tenga que incluirse en la rotación que se adoptó en la empresa para todos los demás afiliados.

La calidad de socio justifica el trato preferente?

Se trata en este caso de un afiliado y un socio de la empresa de transporte Patuma Ltda., ambos propietarios de camperos, que trabajan directamente conduciendo sus vehículos. La razón de la diferenciación: que uno de ellos sea socio de la empresa y el otro afiliado.

Esta razón carece de validez, por los siguientes motivos:

Los estatutos de la empresa no contemplan norma alguna que establezca la asignación de una ruta a uno de los socios; en el contrato de administración tampoco aparece cláusula alguna que limite el cubrimiento de las rutas autorizadas, por parte del vehículo, a unas determinadas, excluyendo otras. Al contrario, en el acápite de los Estatutos referente a las “funciones y obligaciones de los afiliados”, se lee que es obligación del afiliado, “acatar y cumplir los reglamentos internos de cada ruta elaborando un consenso con todos los motoristas”. Así, la exclusión de una de las rutas de la rotación para asignársela a uno de los motoristas no hace parte de las condiciones pactadas entre la empresa y el afiliado; tampoco es una de las circunstancias ordinarias en que se desarrolla el trabajo de motorista afiliado, pues la costumbre bajo esta modalidad es la rotación.

Así lo reconoció el Decreto No. 170 de 2001, por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros, que en su artículo 7º, define el “plan de rodamiento”, como “la programación para la utilización plena de los vehículos vinculados a una empresa para que de manera racional y equitativa cubran la totalidad de rutas y despachos autorizados y/o registrados, contemplando el mantenimiento de los mismos” (negritas fuera del texto).

El otorgamiento por parte de las autoridades administrativas competentes, del permiso para prestar el servicio público de transporte a una empresa privada, no significa que ésta pueda disponer libremente de las rutas, adjudicarlas a sus socios excluyendo a los demás transportistas que ha vinculado a su empresa precisamente para poder cumplir con la oferta de transporte, el nivel de servicio y las frecuencias de despacho que se le exigen en el acto administrativo.

La rotación de las rutas es la forma que han ideado la empresa y los transportistas para repartir de forma equitativa el trabajo entre todos los afiliados, y no existe una justificación válida para que se excluya de dicha rotación una de las rutas que se cubre diariamente y se le asigne exclusivamente a un transportista, estableciéndose así una clara ventaja para él en cuanto a las ganancias que se derivan de dicho trabajo, frente a todos los demás, incluido el peticionario.

En conclusión, la empresa está concediendo una ventaja injustificada a uno de los transportistas, que implica la vulneración del derecho a la igualdad del accionante.

Por las razones expuestas, ésta Sala procederá a confirmar parcialmente el fallo de instancia proferido por la Juez Promiscuo Municipal de Versalles -Valle.

La Sala entiende que los numerales primero y segundo de la parte resolutive son la conclusión lógica de la argumentación hecha a lo largo de ésta providencia. También está de acuerdo la Sala con que la tutela se conceda como mecanismo transitorio, ya que, conforme a la normatividad actualmente vigente, las autoridades municipales de tránsito están facultadas para vigilar la correcta prestación del servicio público de transporte, incluido lo relativo al plan de rodamiento.

Por lo tanto se confirmará la primera parte del numeral tercero de la parte resolutive que dice. “ La vigencia de la orden consignada en precedencia será de tres meses.”

Sin embargo, se revocará la parte restante del mismo numeral tercero que dice: “durante el cual (se refiere al término de vigencia de la orden de tutela) la Empresa gestionará la autorización para la constitución de personería jurídica, autorización para el ingreso del vehículo bus tipo escalera, licencia de funcionamiento para el transporte urbano, suburbano, de pasajeros y mixto, ante la Alcaldía municipal, al tenor del Decreto 80 de 1987 a efecto de que la Administración Municipal pueda ejercer la vigilancia y el control en la prestación del servicio en condiciones de igualdad”.

Con respecto al aparte transcrito, esta Sala estima que no es razonable entender que durante la vigencia de la orden de tutela la empresa deba tramitar su personería jurídica, ya que de un lado, la empresa se constituyó como tal y recibió el permiso para la prestación del servicio público bajo la normatividad vigente en su momento, hasta el 31 de diciembre de

2015, y de otro, esto no significa que las autoridades municipales carezcan de competencia para vigilar la correcta prestación del servicio público en su jurisdicción.

La orden contenida en el mismo numeral tercero del fallo que se revisa, referente a la gestión de la solicitud de la autorización por parte de la empresa para el ingreso del vehículo bus tipo escalera al parque automotor de la misma, no se compadece con el acervo probatorio que obra en el expediente:

Como se mostró en el numeral 3. de la parte considerativa del presente fallo, la adquisición de un bus escalera por parte del señor Valenzuela, socio al cual se le ha adjudicado la ruta Versailles-Balsal-Versailles, es un hecho incierto que muy probablemente no sucederá, conforme con los serios indicios que obran en el expediente; entonces ordenar que se gestione ante la Alcaldía Municipal la autorización del ingreso de dicho vehículo al parque automotor de la empresa, carece de objeto.

También adicionará la Sala una prevención a la empresa para que en lo sucesivo dé cumplimiento al artículo 7º del Decreto 170 del 5 de febrero de 2001.

DECISION

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

RESUELVE

PRIMERO. CONFIRMAR los numerales primero y segundo del fallo de instancia proferido por la Juez Promiscuo Municipal de Versailles (Valle) el 13 de diciembre de 2000, en cuanto tuteló, como mecanismo transitorio, los derechos a la igualdad y al trabajo del señor Pablo Emilio Salazar Restrepo.

SEGUNDO. CONFIRMAR la primera parte del numeral tercero del fallo que dice: “La vigencia de la orden consignada en precedencia será de tres meses”, con la advertencia de que el término de la vigencia de dicha orden se contará a partir de la ejecutoria de éste fallo; y REVOCAR la parte restante del mismo numeral.

TERCERO. PREVENIR a la Empresa de Transporte Patuma Ltda. para que en lo sucesivo le dé aplicación al artículo 7º del Decreto 170 del 5 de febrero de 2001, en lo relativo al plan de rodamiento.

CUARTO. LÍBRESE por Secretaría la comunicación de que trata el artículo 36 del Decreto 2591 de 1991, para los efectos allí contemplados.

Cópiese, notifíquese, comuníquese, publíquese en la Gaceta de la Corte Constitucional y cúmplase.

MARCO GERARDO MONROY CABRA

Magistrado

EDUARDO MONTEALEGRE LYNETT

Magistrado

ALVARO TAFUR GALVIS

Magistrado

MARTHA VICTORIA SACHICA DE MONCALEANO

Secretaria General

Salvamento de voto a la Sentencia T-677/01

ACCION DE TUTELA-Improcedencia por tratarse de relación contractual de derecho privado con empresa de transporte (Salvamento de voto)

Considero que por principio la vía de la acción de tutela no resulta idónea para los derechos derivados de una relación contractual de derecho privado, como lo es el contrato de administración mediante el cual un particular, haciendo uso de su libertad contractual, afilia

un vehículo a una empresa transportadora, a cambio de unos beneficios de carácter patrimonial.

INDEFENSION-Transportista en cuanto a asignación de ruta (Salvamento de Voto)

No comparto la orientación asumida en la providencia de considerar que el actor se encuentra en situación de indefensión porque “la administración municipal no ha ejercido vigilancia y control en relación con el transporte interveredal, situación que hace inoperante el mecanismo de defensa existente ante la autoridad administrativa del orden local y legitima la acción como mecanismo transitorio”, habida cuenta que el actor plantea una problemática contractual -se estaría violando su derecho a la igualdad al no rotar entre todos los afiliados una ruta asignada solo a quien además de afiliado es socio y tesorero de la empresa accionada- respecto de la cual no le está dado a la autoridad local intervenir -artículos 16 y 333 C.P.-

Referencia: expediente T-428.264

Acción de tutela instaurada por Pablo Emilio Salazar Restrepo contra la Empresa de Transporte Patuma Ltda.

Magistrado Ponente:

MARCO GERARDO MONROY CABRA

Con el habitual respeto manifiesto las razones de mi desacuerdo con la decisión mayoritaria de la Sala que i) confirmó los numerales primero y segundo del fallo de instancia proferido por la Juez Promiscuo Municipal de Versalles (Valle) el 13 de diciembre de 2000, en cuanto tuteló, como mecanismo transitorio, los derechos a la igualdad y al trabajo del señor Pablo Emilio Salazar, ii) confirmó la primera parte del numeral tercero del fallo en mención que dice: ““La vigencia de la orden consignada en precedencia será de tres meses”, con la advertencia de que el término de la vigencia de dicha orden se contará a partir de la ejecutoria de éste (sic) fallo”, y revocó la parte restante del mismo numeral, y iii) previno a la Empresa de Transporte Patuma Ltda. “para que en lo sucesivo le dé aplicación al artículo 7º del Decreto 170 del 5 de febrero de 2001, en lo relativo al plan de rodamiento.”.

En primer término, considero que por principio la vía de la acción de tutela no resulta idónea

para los derechos derivados de una relación contractual de derecho privado, como lo es el contrato de administración mediante el cual un particular, haciendo uso de su libertad contractual, afilia un vehículo a una empresa transportadora, a cambio de unos beneficios de carácter patrimonial.

Lo anterior en razón de que la jurisprudencia de ésta Corporación ha sostenido, en forma reiterada, que la acción de tutela, por ser un mecanismo subsidiario y residual, no puede prosperar cuando el accionante puede acudir ante los jueces y tribunales ordinarios para obtener la protección buscada. Y nada le impide al accionante ejercer su derecho a obtener la protección de sus derechos fundamentales, supuestamente quebrantados, mediante el ejercicio de una acción ordinaria la cual, además, le daría la oportunidad de obtener el resarcimiento de los perjuicios que -según afirma- le estarían siendo causados.

De otra parte no comparto la orientación asumida en la providencia de considerar que el actor se encuentra en situación de indefensión porque “la administración municipal no ha ejercido vigilancia y control en relación con el transporte interveredal, situación que hace inoperante el mecanismo de defensa existente ante la autoridad administrativa del orden local y legitima la acción como mecanismo transitorio”, habida cuenta que el actor plantea una problemática contractual -se estaría violando su derecho a la igualdad al no rotar entre todos los afiliados una ruta asignada solo a quien además de afiliado es socio y tesorero de la empresa accionada- respecto de la cual no le está dado a la autoridad local intervenir -artículos 16 y 333 C.P.-

Además, no resulta constitucionalmente aceptable que mediante la acción en mención se involucre en la decisión la relación contractual existente entre la accionada y un tercero, supuestamente privilegiado, sin haberle dado oportunidad de ejercer su derecho a la defensa -artículo 29 C.P.-

Para concluir es pertinente poner de presente que la providencia nada dice sobre el perjuicio irremediable que estaría sufriendo el actor -requisito indispensable para conceder la protección constitucional como mecanismo transitorio, artículo 86 C.P.-; que resulta contradictorio sostener que “no existen mecanismos judiciales para cuestionar la conducta de la empresa de transporte a la cual se encuentra vinculado” y a su vez conceder la protección constitucional por tiempo limitado; y que no se puede pasar por alto que la

situación descrita por el accionante no es reciente, ya que han transcurrido más de 5 años -22 de abril de 1996- desde que el Ministerio de Transporte, “ante la inquietud de los afiliados de Transpatuma sobre la asignación de una ruta a uno de los socios de la empresa” recomendó al Gerente de la empresa, “dar un trato igualitario a todos los propietarios de los vehículos afiliados (..)”.

Fecha ut supra

ALVARO TAFUR GALVIS

Magistrado

os Gaviria Díaz; la sentencia T-351/97, M.P. Fabio Morón; y la sentencia SU-062/99, M.P. Vlad

miro Naranjo Mesa.

e Ver entre otras las Sentencias SU-360/99, M.P. Alejandro Martíne

Caballero, y la T-394/99, M.P. Martha Sáchica de Moncaleano

r Ver entre muchas otras la sentencia T-591/92 con ponencia de Jaime Sanin Greiffenstein

rAristóteles, Política III

9 (1280a): “Por ejemplo, parece que la justicia consiste en igualdad, y así es, pero no para todos, sino para los iguales; y la d

sigualdad parece ser justa, y lo es en efecto, pero no para todos, sino para los desigua

es.”

aNorberto Bobbio. Derecha e izquierda. Razones y significados de una distinción política. Editorial Taurus. Madrid. 1995. p. 136 y ss.

a Corte Constitucional, Sentencia SU-342 de 1995 MP. Antonio Barrera Carbonell.

a Cfr. Corte Constitucional, S

ntencia T-550 de 1993.

a Corte Constitucional, Sentencia Su-342 de 1995