

**PROPUESTA DE DECRETO REGLAMENTARIO A LA LEY 769 DEL 06 DE
AGOSTO DEL 2002, PARA REGULAR EL TRÁNSITO DE LOS VEHÍCULOS DE
TRACCIÓN ANIMAL EN EL TERRITORIO COLOMBIANO**

JACKELINE CHICA GÓMEZ

**UNIVERSIDAD DE MANIZALES
FACULTAD DE DERECHO
DERECHO
MANIZALES
2005**

**PROPUESTA DE DECRETO REGLAMENTARIO A LA LEY 769 DEL 06 DE
AGOSTO DEL 2002, PARA REGULAR EL TRÁNSITO DE LOS VEHÍCULOS DE
TRACCIÓN ANIMAL EN EL TERRITORIO COLOMBIANO**

JACKELINE CHICA GÓMEZ

**Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al título de
Abogado**

**Director
Dr. DIEGO RESTREPO GARRIDO
Abogado**

**UNIVERSIDAD DE MANIZALES
FACULTAD DE DERECHO
DERECHO
MANIZALES
2005**

Nota de aceptación

Firma del Presidente del Jurado

Firma del Jurado

Firma del Jurado

Manizales, 22 de enero del 2005

A Dios que siempre ilumina mi camino, permitiendo que se cumplan mis metas, a mi familia, por todo el amor y apoyo con el que siempre he contado, especialmente a Isabella mi hija, que toca la campana de mi corazón cada mañana con sus suaves caricias y elogiosas sonrisas, a Gabriel Felipe, mi pareja, por su compañía y colaboración en todo lo que hago, por su amor expresado en paciencia y consejos entregados.

AGRADECIMIENTOS

La autora expresa sus agradecimientos al Dr. Diego Restrepo Garrido, por su apoyo y colaboración durante la elaboración de este Trabajo. De igual forma agradece a la Universidad de Manizales, sus docentes, directivas y colaboradores por que todos ellos, de alguna u otra forma, permitieron la realización de esta meta.

Agradecimientos también a la Dra. Lina María García Ospina, Diseñadora Industrial, por su colaboración y asesoría técnica. Al Dr. Edgar Ortiz, Microbiólogo, presidente de la Asociación Protectora de Animales y Plantas en la ciudad de Manizales, quien compartió su experiencia en el manejo de animales; y finalmente, gracias también al Dr. Gabriel Felipe Galindo Ocampo, Médico Cirujano, por todo su apoyo y colaboración durante el desarrollo de la propuesta.

CONTENIDO

	pág.
INTRODUCCIÓN	12
1. PRECISIONES CONCEPTUALES	15
1.1 DESCRIPCIÓN DEL ÁREA PROLEMÁTICA	15
1.2 SURGIMIENTO DEL ESTUDIO	24
1.3 JUSTIFICACIÓN	24
1.4 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	36
1.5 FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS	36
2. OBJETIVOS DEL ESTUDIO	37
2.1 OBJETIVO GENERAL	37
2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	37
3. MARCO TEÓRICO	39
3.1 SENTENCIA C-355/03	39
3.2 PROPUESTA DE DECRETO REGLAMENTARIO A LA LEY 769 DEL 06 DE AGOSTO DE 2002	74
4. CONCLUSIONES	91
5. RECOMENDACIONES	92
5.1 RECOMENDACIONES PARA LAS SOCIEDADES PROTECTORAS DE ANIMALES	92
BIBLIOGRAFÍA	95
ANEXOS	99

LISTA DE FIGURAS

	pág.
Foto 1.	27
Foto 2.	27
Foto 3.	31
Foto 4.	32
Foto 5.	32

LISTA DE ANEXOS

	pág.
ANEXO A. Sentencia C-475/03	99
ANEXO B. Sentencia C-481/03	125
ANEXO C. Decreto 510 del 2003	141
ANEXO D. Decreto 291 del 2004	154
ANEXO E. Decreto 086 del 2004	157
ANEXO F. Sentencia C-481/03	160

GLOSARIO

TRACCIÓN ANIMAL: Vehículo no motorizado halado o movido por un animal.

CATEGORÍA ESPECIAL: Todos aquellos distritos o municipios con población superior o igual a los quinientos mil uno (500.001) habitantes y cuyos ingresos corrientes de libre destinación anuales superen cuatrocientos mil (400.000) salarios mínimos legales mensuales.

PRIMERA CATEGORÍA: Todos aquellos Distritos o municipios con población entre 100.001 y 500.001 habitantes, y cuyos ingresos anuales oscilen entre cien mil (100.000) y cuatrocientos mil (400.000) salarios mínimos legales mensuales (Art 6º ley 136 de 1994).

INEXEQUIBILIDAD: Calidad negativa de la norma que por ser contraria a la constitución no puede seguir siendo aplicada, ejecutada, cumplida ni obedecida.

C.P. (CONSTITUCIÓN POLÍTICA): Normativa suprema del estado, en cuyas disposiciones se ponen las bases fundamentales de su organización jurídico-política.

INDEMNIZACIÓN: resarcimiento o reparación de un detrimento, daño o perjuicio.

DERECHOS COLECTIVOS: Derechos atinentes al conjunto de condiciones y circunstancias que permiten a los seres humanos no sólo la supervivencia biológica individual, sino su desempeño eficaz y su desarrollo integral dentro de la comunidad.

LIBERTAD DE CIRCULACIÓN: Derecho fundamental de toda persona a circular- esto es, a ir y venir- por el territorio de su propio país o del país en el cual haya entrado legalmente. Sin más limitaciones que las previstas en la ley para asegurar el justo orden público o proteger los derechos de los demás.

EXEQUIBILIDAD: Calidad de la norma que por ajustarse a la Constitución debe cumplirse y ejecutarse como válida y eficaz.

ERRADICACIÓN: Eliminar, abolir o suprimir una norma.

ESPACIO PÚBLICO: Conjunto de lugares urbanos y rurales destinados al uso común de los habitantes del país.

DECRETO REGLAMENTARIO: Decretos que el gobierno dicta en ejercicio de la

potestad reglamentaria otorgada por la Constitución al presidente de la república, potestad en cuya virtud puede expedir todas las disposiciones que permitan ejecutar correctamente y cabalmente las normativas del legislador.

SOBRECARGA: Exceso de carga sobre la capacidad autorizada para un vehículo.

CONTRADICCIÓN: Derecho que poseen las personas de manifestar su desacuerdo.

CARRETA: Carro para transportar carga, enganchado y tirado por un animal o el hombre.

ARNÉS: Conjunto de correas y hebillas que van al cuerpo del caballo, con el fin de poderlos montar o bien colocarlos en el oficio de tiro.

JÁQUIMA: Atalaje para la cabeza, rodea esencialmente las regiones de la nuca, la frente, la cara, el barboquejo y las fauces. La función de la Jáquima es recibir la rienda.

RIENDAS: Van unidas a los laterales de la jáquima, su finalidad es de direccionar al caballo.

COLLARONES: Se llama así el arreo que tira o se apoya en el cuello y pecho del animal.

GRUPERA: Accesorio complementario a la silla que se sitúa debajo de la cola del caballo y sirve de sostén.

HORCANTES: son las varillas de metal con la forma de collarón, una a lado y lado del collarón unidas por arriba y abajo, llevando en la mitad aproximadamente de ambos lados una disposición propia para enganchar los tirantes.

AHOGADERA: Correa que baja de lo alto de la cabezada de las bestias, ciñendo el pescuezo.

ENJALMA: Generalmente esta situada en el dorso del caballo, y unida al cincha por hebillas o gollas. La misión de esta es sostener el tiro de la carreta.

CINCHA: Correa unida a los laterales de la enjalma, abrazando la cinchera o los costillares del caballo. Esta se encarga de fijar la enjalma para darle firmeza y poder acomodar el tiro.

RETRANCO: rodea el anca, la grupa y las nalgas del animal. El retranco además de sostener el tiro, va unido a la enjalma por medio de correas, este se encarga de

ayudar al caballo en su función de tirar.

ANTEOJERA: accesorio que se colocan a las caballerías de tiro junto a los ojos, para que vean sólo el frente.

MUSEROLA: Correa de la brida, que pasando por encima de la nariz del caballo, asegura la posición del bocado.

HORCATE: Arreo en forma de herradura que se pone a las bestias de tiro encima de la collera.

BARRIGUERA: Correa que se pone en la barriga a las caballerías de tiro.

FRONTALERA: Correa de la cabezada y de la brida del caballo que le ciñe la frente y sujeta las carrilleras.

MEDIA GAMARRA: Correa que va de la cincha al muserola, por entre los brazos del caballo.

BRIDA: Freno del caballo, con las riendas y el correaje propio de él.

SUBEMPLEO: Toda aquella labor de trabajo que por sus características, reúne los requisitos de un empleo.

ENCEFALITIS EQUINA: Enfermedad infecciosa descrita inicialmente en los caballos y más tarde en el ser humano, es una forma de enfermedad producida por un virus que afecta el Sistema Nervioso central.

BRUCELLA ABORTUS: Microorganismo patógeno que infecta animales en estado de gestación y hace que se desencadene abortos.

BACILO DEL TÉTANO: Microorganismo patógenos que se manifiesta por espasmos musculares.

DEYECCIONES: Excremento de los animales.

INTRODUCCIÓN



*“Dolorido jamelgo que arrastras extenuado
la pesada carreta de tu triste mirar,
para llevar sustento al hogar del cochero
mientras tú sólo azotes y mendrugos tendrás.*

*Desde que empieza el alba hasta que el sol declina,
sin riachuelos, sin prados, sin azul celestial,
sobre duro cemento, bajo en cenit plumizo,
van tu carga, tus males, y tu intenso sudar.*

*Paso a paso transcurre tu existencia doliente,
sin lanzar un gemido ni una queja expresar;
mientras brotan tus huesos y consumes tus fuerzas,
vas quedito a la tumba que es tu premio final.”¹*

Este poema invita a reflexionar acerca de un tema que para la mayoría de ciudadanos pasa inadvertido, a pesar del papel protagónico que a nivel mundial

¹ CEBALLOS ESPINOZA, Guillermo. Profesor del Conservatorio de Música de la Facultad de Bellas Artes de la Universidad de Caldas, Profesor de la Universidad Católica, fundador de la Casa de Rafael Pombo, Presidente de la Sociedad de Mejoras Públicas y del Centro de Historia y de la Sociedad de San Vicente de Paul. Compositor, intérprete y director, licenciado en Ciencias Sociales y Actividades Musicales, escritor, columnista del diario La Patria y de la revista Civismo.

vienen desempeñando los activistas y organizaciones no gubernamentales defensoras de los derechos de los animales mediante la incorporación a la sociedad de valores de reciente reconocimiento como son:

- El reconocimiento per-se de la existencia de derechos naturales de las especies diferentes al hombre esbozando un detrimento válido de la visión antropocéntrica.
- La aceptación e incorporación del pluralismo de pensamientos y doctrinas teológicas como el Induismo que se fundamenta en la ley del karma por la cual el alma evoluciona reencarnando sucesivamente en especies superiores hasta llegar a la forma humana.
- La socialización y evidenciación de los diferentes tipos de maltrato a que pueden ser sometidos las diferentes especies.

El hombre desde su perspectiva egocéntrica, ha perpetuado la idea de tener el uso y provecho de lo que ofrecen los animales desde su condición, y que es para su supervivencia, en su entendido de que el animal está subordinado a él, y que en muchas, si no en todas las ocasiones, no se tiene en cuenta como especie o seres que pueden estar en igualdad de condiciones frente al hombre en cuanto a su trato, pues se parte de la base de que son seres sensibles, y que dan muestras de dolor, tristeza, frente a muchos hechos que transgreden su vivencia y hasta su hábitat, que más que irrumpir el de ellos es el del propio hombre por su parte, así como también llegan a concretar su tarea de darle bienestar al hombre entregando su vida, para engrandecer la del humano.

A través de un eufemismo denominado *domesticación* el hombre ha puesto en práctica una de las más abominables actividades como es la de esclavizar otras especies para su beneficio.

La humanidad desde la segunda mitad del siglo XX se ha visto obligada a reconocer la importancia de la conservación de su ecosistema, ya que ha presenciado como espectador la destrucción masiva por su propia causa de seres vivos, pasando desde poner especies animales en peligro de extinción hasta la extinción, y peor aún, de intentos fratricidas como el holocausto nazi, hasta el desarrollo de armas de destrucción masiva.

De este planteamiento se puede inferir que la naturaleza dual del hombre que exige un raciocinio de los problemas, ha llevado al mismo hombre a atender los llamados de la conciencia social de problemas de maltrato animal como son las corridas de toros en España, Portugal, y algunos países latinoamericanos, el

denominado coleo en los llanos de Colombia y Venezuela, las peleas o riñas de gallos, las peleas o riñas de perros en los Estados Unidos, debiendo hacer mención obligada en esta serie de ejemplos al fenómeno del transporte en vehículos de tracción animal en Colombia.

La precaria calidad de vida de los equinos en Colombia es un problema que se ha intentado abordar desde diferentes enfoques como el económico, laboral, urbanista, social, medio ambiental, cultural, tecnológico, pedagógico, ético, legal, y de salubridad pública, siendo el interés de este trabajo de grado, hacer un acercamiento desde la perspectiva jurídica y legal.

1. PRECISIONES CONCEPTUALES

1.1. Descripción del Área Problemática

Colombia es un país donde la economía se basa en la explotación de recursos naturales con unos índices crecientes de desempleo, “donde en los últimos años ha habido un incremento de más de la mitad de la población que no cuenta con ingresos suficientes para acceder a una canasta básica de consumo”². Actualmente se estima, que este porcentaje es aproximadamente el 21% de las personas que tiene capacidad de laborar, teniendo en cuenta que la confianza de este indicador se pone en tela de juicio ya que se genera un subregistro de mediciones en los estratos socioeconómicos donde no hay servicio telefónico.

Uno de los resultantes de esta creciente tasa es la economía informal que tiene dentro de sus componentes elementos como el subempleo, la marginalidad, la evasión, la elusión, entre otros.

Es un hecho la presencia de actores informales al interior del sector de transporte en un volumen importante a simple vista, “pero que no se ha cuantificado objetivamente, ya que por ejemplo el DANE no reporta datos acerca de la población que se dedica al transporte de vehículos de tracción animal”³, o por ejemplo “el Ministerio del ramo (Transporte), tampoco tiene estadísticas de la cantidad de vehículos que se dedican a esta actividad.”⁴

El transporte en vehículos de tracción animal, afecta directamente la evolución urbana, ya que no hay planeación con base en sustentación técnica en cuanto a rutas, horarios, características del vehículo, normas de tránsito, capacidad máxima de carga, disposición final de desechos y contaminantes producto de esta actividad. En relación con el tema se debe mencionar el sacrificio de equinos y la comercialización clandestina de carne procedente de mataderos que no reúnen condiciones mínimas de higiene y seguridad, y no dan garantías al consumidor.

Otro riesgo que se deriva de este sistema de transporte, lo constituye la accidentalidad de tránsito, en ocasiones con resultados fatales.

² DANE. Departamento Administrativo Nacional de Estadística. El desafío de la pobreza. En: Boletín de prensa. Bogotá: Dirección Técnica de Estadísticas Básicas. 1998. p. 29

³ DANE. Censo 1993 y proyección de población 1993- 2005 [en línea]. Bogotá: DANE. <<www.dane.gov.co.>> (Consulta: 12 octubre: 2004)

⁴ MINISTERIO DE TRANSPORTE. Nueva medida para que los vehículos de tracción animal soporten una tonelada de peso. [en línea]. Bogotá: MINISTERIO DE TRANSPORTE. <<<www.mintransporte.gov.co>>. (Consulta: 16 octubre: 2004)

Existe un riesgo directo para la **salud pública** por la presencia indiscriminada, y no regulada de semovientes de carga en diversas zonas urbanas o suburbanas como áreas hospitalarias, zonas escolares entre otras, ya que los equinos se pueden comportar como huésped transitorio de “gérmenes potencialmente letales para el hombre como el virus de la encefalitis equina, la *brucella abortus*, el bacilo del tétano entre otros, generalmente presente en las deyecciones de los caballos.”⁵

De otra parte, es necesario referirse el “sacrificio y mercado clandestino de carne de caballos”⁶ cuyo beneficio se hace en mataderos insalubres. También debe ser mencionado el “riesgo de lesiones y muerte por accidentes de tránsito en que se pueden ver involucrados vehículos traccionados por animales.”⁷ Otro aspecto que se puede encontrar, en el sector de marginalidad en el cual se desenvuelven las personas dedicadas al transporte en vehículos de tracción caballar, es lo relacionado con el comercio ilícito de estupefacientes, o el transporte de contrabando y sustancias explosivas.

Actualmente algunos entes territoriales del país, sus administraciones se han enfocado en expedir reglamentaciones relacionadas con el tránsito y circulación de los vehículos de tracción animal, sin considerar lo concerniente a aspectos de tipo laboral, tema que se debe revisar, teniendo en cuenta que este oficio es informal, desarrollando actividades que son un complemento importante del ingreso y sustento familiar, en el entendido que la familia es la unidad básica para la reposición biológica y psíquica de la capacidad de trabajo de los individuos, y además constituye el ambiente para el desarrollo, manutención y capacitación laboral de los individuos.

En la actualidad, rigen algunos decretos municipales (ver anexos) que norman parcialmente este tipo de actividad, en los cuales se imponen medidas de tipo preventivo, y punitivo, pero que en algunos, sino en todos estos casos no han considerado en profundidad factores relevantes como: medio ambiente, salud pública, desarrollo social, económico y cultural.

“En ausencia de lineamientos claros en los temas relacionados, se presenta en consecuencia, un desvalor ético y moral evidenciado por el maltrato a los animales, por parte de algunas personas que conforman el entorno de marginalidad urbana”⁸.

⁵ Diario La Prensa D.C. Agosto 21 de 1991, p. 15

⁶ Diario La Prensa D.C. Agosto 30 de 1991, p. 13.

⁷ Oficina de Redacción. Murió motociclista que atropelló una zorra. En: La Patria: el Diario de casa. Ed. 29.329. (mayo 20 del 2004), p. 8b.

⁸ RAMÍREZ POVEDA, Samuel José. El Hombre y el Animal, su relación en una concepción real y filosófica. Bogotá: Instituto de Estudios del Ministerio Público. Procuraduría General de la Nación. p. 23.

Los legisladores, al emitir normas, no se han apoyado en estudios técnicos o en tesis que aborden, aspectos de importancia como: capacidad máxima de carga, tipo de carga, trato físico que se le debe brindar al animal por parte de sus propietarios y conductores, sectorización de rutas, horarios, características técnicas de un vehículo adecuado para esta labor, asistencia para contingencias propias del desempeño de esta actividad y otros temas concernientes.

Una norma, debe ser susceptible de demostrar de alguna manera, la situación que se regula.

Este proyecto, per se, tiene como uno de sus objetivos, dar alcance a la ley (Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito) para que, esta se desarrolle basándose en estudios desde la perspectiva de lo técnico, tecnológico, urbanístico, ambiental, psicosocial cultural económico, de salubridad entre otros.

Nuestro país se caracteriza por un alto volumen de legislación, no obstante, en materia de reglamentación acerca de los vehículos de tracción animal, lo normado en el Artículo 98 de la Ley 769 del 2002, fue demandado en ejercicio de la acción pública de inconstitucionalidad consagrada en los Artículos 241 y 242 de la Constitución Nacional, el ciudadano Wilson Leal Echeverri presentó demanda contra el Artículo 98 de la Ley 769 de 2002 "por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones".

Como ya se estudio dentro de lo proferido por la Corte Constitucional, en Sentencia C-355 de 2003, en la que el accionante con intervención de los ciudadanos que coadyuvaron a la demanda se pronunciaron en contra de lo dispuesto por el Artículo 98 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, que dice:

"Artículo 98. Erradicación de los vehículos de tracción animal. En un término de un (1) año, contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley, se prohíbe el tránsito urbano en los municipios de Categoría Especial y en los municipios de primera categoría del país, de vehículos de tracción animal. A partir de esa fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal.

"Parágrafo 1°. Quedan exceptuados de la anterior medida los vehículos de tracción animal utilizados para fines turísticos, de acuerdo a las normas que expedirá al respecto el Ministerio de Transporte.

"Parágrafo 2°. Las alcaldías municipales y distritales en asocio con el SENA tendrán que promover actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de los vehículos de tracción animal."

Ante el cual se pronunciaron frente a una inexequibilidad del Artículo por ser violatorio de derechos consagrados dentro de nuestra constitución como el derecho al libre desarrollo de la personalidad, el derecho al trabajo, el derecho a la libertad de profesiones y oficios, el derecho a la igualdad de oportunidades para los trabajadores, de la que habla el inciso primero del Artículo 53 de la Constitución Nacional, y también en razón al derecho de propiedad privada que se menciona en el Artículo 58 de la Constitución Nacional, pues es claro que cuando los ciudadanos que vieron amenazados sus intereses y derechos, por la precitada norma que se demanda, invocaron la protección de derechos reconocidos dentro de la Constitución Política, frente a este hecho se consideraron los argumentos de los demandantes, “señalando el actor que el Artículo 365 establece que la actividad, está declarada como servicio público o actividad estratégica. La actividad de transporte se desarrolla incluyendo el de transporte de vehículos de tracción animal. El legislador dispuso la clausura de una actividad económica lícita, la de tracción animal, por razones de interés social. Entonces no se cumplieron las exigencias constitucionales del mencionado Artículo 365, que son: aprobación calificada en cada Cámara del Congreso e indemnización previa a los particulares afectados. Se desconoció que el transporte en la modalidad de tracción animal ha sido objeto de regulación permanente por las autoridades de tránsito Nacional. Entonces al prohibir de manera absoluta la circulación de estos vehículos se está prohibiendo una actividad económica lícita sin que se hubieren cumplido los requisitos constitucionales” (Corte Constitucional - Sentencia C-355 del 2003).

Para mejor ilustración se transcribe el Artículo 365 de la Constitución Nacional, que textualmente dice:

- *Prestación de servicios públicos estatales.*

Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.

Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado directa o indirectamente, por comunidades organizadas o por particulares en todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.

Dicha actividad fue jurídicamente consagrada por decreto y en la Ley 769 del 2002 (Código de Tránsito que antecede al actual); permitiendo a los interesados

encontrar amparo a la luz de la Constitución Nacional.

Se invocan por los interesados estos derechos para procurar justicia, no obstante se debe tener en cuenta que derechos como la libertad de circulación se deben respetar pero respetando y primando el respeto por los derechos colectivos, de igual manera, no se puede olvidar el deber del Estado de garantizar el respeto por el espacio público.

Es de vital trascendencia, entender que la Constitución Nacional protege la seguridad del individuo; la Corte Constitucional se pronuncia con la declaración de Inexequibilidad de fragmentos de lo dispuesto en el Artículo 98: *“Erradicación de los”; “contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley”, y “A partir de esa fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal.”*

La Corte Constitucional declara la exequibilidad de los demás apartes del artículo dejando entrever de manera sutil la fórmula para entablar una acción de cumplimiento, contra autoridades administrativas que han omitido cumplir y hacer cumplir las disposiciones desde la puesta en vigencia de la citada ley, ahora bien, de emplear **actividades alternativas y sustitutivas** que pueden acoger a las personas que desempeñan el oficio de transporte en vehículo de tracción equina mediante la implementación de normas que fomenten la cultura pro-animal, a la par con un desarrollo social y urbano, acorde con estándares de bienestar reconociendo y exaltando y la dignificación del trabajo de conductor de vehículos de tracción animal, se minimizaría del problema planteado.

La norma que se propone en este trabajo, plantea mecanismos de seguridad como los contemplados en la Ley 769 de 2002 en los parámetros de sanción por el incumplimiento de las disposiciones como por ejemplo, conducir sin licencia de conducción, no respetar las señales de tránsito, transitar embriagado, entre otras, en las cuales se debe considerar y aún no se han percatado dentro de las normas actuales que regulan el transporte de carga equina, lo concerniente a la permisividad de los decretos actuales, para que los menores conduzcan un vehículo de tracción animal potenciando un riesgo alto de accidentalidad, en ocasiones con consecuencias penales por causa de lesiones personales, homicidio culposo, entre otras, desconociendo que para los menores de edad existe protección de sus derechos y garantías, como menciona el Código del Menor (Decreto número 2737 de noviembre 27 de 1989), y que en su Artículo 245 describe los trabajos prohibidos que ponen en riesgo la salud o la integridad física, propia o de terceros.

Debido a esta situación, existe el riesgo de una demanda por responsabilidad, razón que justifica que se deba decretar la mayoría de edad como requisito *sine qua num* para la conducción de este tipo de transporte, la reglamentación vigente en esta materia en el Distrito Capital (Decreto 510 de diciembre 30 del 2003,

Artículo 6), permite esta actividad a las personas que no han cumplido la mayoría de edad, yendo en contravía de los derechos del menor que por ley protegen a los niños, (Capítulo tercero, Artículo 245, numerales 4,8,9,14, del Código del Menor, Decreto 2737 de noviembre 27 de 1989).

Hoy día se prevé que la mayoría de los implicados en la actividad objeto de este estudio laboran de manera independiente, razón para que desde el enfoque del derecho laboral, no se incluyen en la Ley 141 de 1961 (Código Laboral), situación que justifica una reglamentación paralela que contemple la legitimación y organización de esta actividad, en donde las personas que operan en este tipo de vehículos, se puedan agremiar mediante asociaciones o cooperativas de trabajo asociado que brinden bienestar, estímulos como reconocimiento social, y garantías básicas como: el establecimiento de un régimen tarifario, la inclusión en el sistema de seguridad social, derivando en estabilidad económica y cobertura familiar respectivamente, lo que permitiría el goce de un trabajo digno, justo para todos aquellos ciudadanos que dependen económicamente del oficio, pero ante todo llegar a ser reconocido por todas aquellas personas que de alguna manera se han sentido afectadas por esta actividad.

No obstante, es cierto, que el abuso al que son sometidos los animales y sus “consecuencias psicosociales en la población son síntoma de una sociedad que no evoluciona hacia una ética social responsable del equilibrio entre las personas y su ambiente.”⁹

Otra dimensión del problema que surge alrededor de los vehículos de tracción animal, radica en que esta forma de transporte vehicular es poco conveniente para la modernización de la infraestructura espacial con que cuentan las ciudades, en lo relacionado con la circulación vial; este fenómeno puede ser un factor de desaceleración de los avances que en materia de regulación se han dado en los últimos años.

En la búsqueda de un desarrollo unificado de las ciudades y sus alrededores que permita el cumplimiento de las demandas de los ciudadanos y la realización de las expectativas de las distintas comunidades que habitan una ciudad, se ha encontrado que uno de los indicadores más importantes de progreso en cuanto a la disposición del espacio físico, lo constituye el mejoramiento o el buen uso del mismo.

Un aspecto central en el uso del espacio público es el transporte urbano, pues junto con el domicilio, el trabajo y el esparcimiento, constituyen los elementos claves de la cotidianidad en la que cada uno de nosotros se desenvuelve.

⁹ Ibid. p. 22.

“La expansión urbana, principalmente durante los últimos cuatro decenios, generada por las corrientes migratorias rural-urbanas, con determinantes y características socioeconómicas y culturales, generó una presión demográfica con ubicación hacia las zonas periféricas y alrededores de las ciudades.”¹⁰ En esta dimensión, los diferentes sistemas de transporte, -incluidos en esta categoría los automóviles de uso particular-, son los principales medios que disponen los ciudadanos para el desarrollo de su vida urbana en general y para el acceso al trabajo en particular.

Desde esta perspectiva, las redes de transporte que incluyan rutas y horarios para vehículos de tracción animal, constituyen un factor de suma importancia para determinar la manera como se deben disponer las estructuras urbanas y la forma como debe ser planificado el ordenamiento territorial (P.O.T); en consecuencia, lo anterior permite afirmar que el buen uso del espacio físico que conforma la red vial, conduce al mejoramiento de la distribución urbano espacial y a un adecuado desarrollo territorial.

“El transporte urbano es uno de los componentes más importantes en el manejo del entorno físico, económico y social de una comunidad, porque no sólo es un servicio mediante el cual, la población se desplaza hacia su lugar de trabajo, sino también el medio a través del cual la ciudad se integra, se intercomunica entre las distintas zonas y áreas que conforman su estructura.”¹¹

Los problemas de embotellamiento o aglomeración excesivas en ciertas zonas de muchas ciudades colombianas, -por ejemplo, el centro-, se originan en gran medida a la poca celeridad que produce el mal uso de la infraestructura vial y al impacto negativo de los servicios de transporte que son ineficientes debido a la forma de locomoción y a su capacidad para transportar personas o material de carga; “los centros regionales principales e intermedios, donde se percibe un gran crecimiento del tráfico automotor y la existencia de transporte masivo, dejan percibir la inoperancia y baja actividad económica, aparte de la indiferencia e insensibilidad que dejan ver hacia el equino al someterlo a un trabajo estresante y arduo por calles asfaltadas, con un flujo vehicular pesado y un gran ruido ambiental, teniendo en cuenta que las ciudades cada vez redistribuyen sus sectores y modernizan sus calles.”¹²

“En una dinámica sostenida de crecimiento urbano y de recuperación de la estructura urbana, la circulación tanto vehicular como peatonal y el transporte

¹⁰ PÉREZ, Edmundo. Paisaje Urbano en Nuestras Ciudades. En: Revista Bitácora, Urbano/Territorial. (No. 4). Santa Fe de Bogotá. p. 37.

¹¹ RAMÍREZ POVEDA. *Op Cit.* p. 102.

¹² GARCÍA OSPINA, Lina María. Incidencias Sociales y Tecnológicas del Transporte de Tracción Equino Urbano, en el hombre y la Sociedad de las Ciudades Montañosas de Colombia, (Tesis) Universidad Complutense. Facultad de Geografía e Historia. Doctorado en Medio Ambiente. Madrid. 2002, p. 134.

público, constituyen dos factores esenciales para la recuperación del espacio público, pues facilitan la adecuación de la ciudad ante los nuevos requerimientos de lo urbano y ante el concepto de sostenibilidad.”¹³

La eficiencia del sistema urbano puede entenderse entonces como una correlación en la que el empleo de la infraestructura debe ser proporcional a los requerimientos y necesidades de sus usuarios, siendo una de ellas precisamente la de aceptar que la existencia de una vida humana exige proyectar nuestros sentimientos y emociones sobre las distintas formas de vida que percibimos a nuestro alrededor.

Una ciudad sostenible y por lo tanto sensible a las necesidades de carácter ambiental, requiere de un aumento en los niveles de conciencia, y compromiso de los individuos frente al tipo de acciones sociales que se requieren, con el fin de plantear soluciones de fondo y fórmulas adecuadas para superar aquellas situaciones y comportamientos que son lesivos a la conservación y protección del hábitat urbano traduciendo esto en el deterioro del equilibrio natural con consecuencias gravísimas. “La eliminación de especies, la implantación inadecuada de ellas o las transmutaciones genéticas producen la ruptura de la cadena del ecosistema. El hombre es ciudadano del Universo y la necesidad de proteger el ecosistema que circunda la civilización es una forma directa de protección al mismo hombre.”¹⁴

La regulación y delimitación clara de las condiciones que requiere un sistema de transporte para la utilización adecuada del espacio público, es una de las formas como se podría mejorar la utilización de las zonas dispuestas para el tránsito y la circulación vehicular, pues con ello se optimiza el uso de las calles y se reduce los niveles de embotellamiento o retraso que conlleva el lento flujo vehicular.

Como se señaló con anterioridad, una ciudad es sosteniblemente viable en la medida en que disponga de un marco de acción social y de intercambio cultural en donde los ciudadanos interactúen positivamente con el medio ambiente -y por consiguiente con la naturaleza.

No es suficiente que exista una legislación fuerte para evitar todos aquellos comportamientos que trasgreden el espíritu de la Ley, pues en la mayoría de las ocasiones, es difícil oponerse a cierto tipo de costumbres y tradiciones, generalmente, se parte del convencimiento que el sistema jurídico se utiliza como instrumento que contribuye a la toma de conciencia -y fomenta la prevención y la concertación- que se requiere, para generar cultura social y responsabilidad ética que reclama la perspectiva ecológica actual.

¹³ JORDI, Borja. CASTELLS, Manuel. Espacio y Territorios Local y Global: La gestión de las ciudades en la era de la información. Bogotá: Taurus, 2001. p. 202.

¹⁴ RAMIREZ POVEDA. *Op. Cit.* p. 20.

El debate de esta propuesta de *Decreto Reglamentario* puede aportar al cumplimiento y al respeto de los principios que se encuentran en la base de los derechos de los animales, y de aquellas disposiciones que pretenden mejorar las relaciones entre éstos y las personas.

“Sin negar el hecho, por ejemplo, que existen razas especialmente aptas para el trabajo de carga, se pretende evitar el abuso que frecuentemente es prodigado por parte de quienes conducen estos vehículos de tracción animal, pues no cabe duda que la sobrecarga y la saturación a que son expuestos algunos de estos animales, lleva al quebrantamiento de sus límites y capacidades”.¹⁵

Si a lo anterior sumamos: factores como: la mala, alimentación que se les proporciona, el descuido en sus requerimientos mínimos (herraduras), la exposición ala intemperie, la falta de límite en su horario de labor, las malas condiciones materiales de los vehículos, sus aparejos en pésimo estado, las condiciones topográficas adversas (pendientes acentuadas) y su mala conducción, encontramos una situación preocupante que reclama de una praxis en favor de la vida, en la cual se incluya el conjunto de las actuaciones que conduzcan a un comportamiento responsable y eficaz para la mitigación de los efectos negativos ocasionados por las conductas lesivas para el animal y el alto riesgo de accidentalidad.

La evolución progresiva de los patrones urbanísticos que definen la morfología o la distribución interna de los espacios que constituyen la estructura interna de la ciudad, exige pues, de una revisión permanente de todos aquellos comportamientos que aumentan el riesgo de accidentalidad y que obstaculizan la buena gestión del tráfico vehicular.

Un adecuado cumplimiento de las funciones del tránsito, (Artículo 1º del Código Nacional de Tránsito), incluye el control sobre la densidad del tráfico y la aplicación de las medidas preventivas y correctivas que facilitan, no sólo la educación de los usuarios en lo relacionado con el buen uso de las vías, sino, también el diseño y el acondicionamiento adecuado de los vehículos que a diario transitan por la ciudad.

De otra parte, si se tiene en cuenta que, en la mayoría de las ciudades del país, las calzadas no son aptas para esta clase de transporte, se hace más necesaria la implementación de medidas correctivas que sirvan para mejorar la regulación de este tipo de comportamientos, facilitando así el mejoramiento de la organización y de la seguridad vial.

¹⁵ GARCIA OSPINA. Op. Cit. p. 25.

1.2 SURGIMIENTO DEL ESTUDIO

La autora, en desarrollo de sus actividades académicas, tuvo la oportunidad de asesorar y ser postulada, como representante legal de la O.N.G. ambientalista (Sociedad Protectora de Animales y Plantas Tropicales) experiencia que le llevó a profundizar en el conocimiento de la Ley 84 de 1989 (Estatuto Nacional de Protección Animal) debiendo presenciar múltiples casos de maltrato en especies diversas, pero, me impactó profundamente, la indiferencia de autoridades de tránsito, Secretarías de despacho municipal, y sociedad en general frente al abuso desmesurado que se comete contra los caballos que en nuestra ciudad son obligados a trabajar con remolques que carecen de mínimas condiciones de comodidad y seguridad para el desarrollo de esta actividades particular, y para la comunidad en general.

En forma simultánea, surgió la inquietud de investigar, el grado de desarrollo de las disposiciones actuales en materia de tránsito en el orden nacional, departamental, y municipal en relación con el problema que representa este sistema de transporte, ya previsto en el Artículo 98 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Transito), encontrando, que va en contradicción con derechos constitucionales como al trabajo, la igualdad, libre circulación entre otros, por ser demandados ante la corte constitucional y por parte de la misma, se protegieron algunos, con la aclaración que se validarían derechos ya implícitos el Artículo en mención, como fue promover actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de los vehículos de tracción animal, esto es inquietante, ya que se deben proponer alternativas, legales, y que ya se han empezado a regular en algunos municipios.

Se encuentran vacíos en las mismas y la falta de cumplimiento por parte de los que intervienen en la actividad, considero que debido a que, no se ha dado la solución integral al fenómeno, parto de allí para argumentar que, el problema se suscita en todo municipio colombiano donde la actividad exista y se le debe regular conjuntamente, pero sobretodo en aras de que se reglamente este tema en pro de un desarrollo social.

1.3 JUSTIFICACIÓN

Es evidente que el nacimiento y el desarrollo de las ciudades colombianas se ha visto acompañado por el surgimiento de diferentes sistemas de transporte; desde aquellos en los que la fuerza motriz era proporcionada por un animal hasta aquellas formas modernas en donde la utilización de la energía eléctrica y de equipos sofisticados son la base primordial de los sistemas masivos de transporte urbano.

También es claro que el paso del tiempo no ha conllevado a la desaparición

definitiva de algunas formas de transporte que aparecieron hace más de un siglo, tal el caso de los vehículos de tracción animal.

Una mirada a la historia de estos de vehículos, nos recuerda que hacia el año 1845 se había perfeccionado este sistema de transporte a tal punto, que en esa época, predominó el carruaje con dos o cuatro ruedas sobre aquellas formas de transporte más primitivas en su diseño y en la función que realizaban.

Utilizado como medio de transporte para las clases más altas y de la realeza, el carruaje es entonces el signo de una época del todo distinta al momento que actualmente vive la historia, pues los vehículos cumplen con la expectativa de un “desplazamiento a mayores velocidades y de una mejor disposición técnica para el tráfico de personas.”¹⁶

Ante el carruaje como sistema de transporte, el caso de los sistemas de transporte masivo nos sirve para ejemplificar el paso a una época en que la masificación conlleva transformaciones importantes en la forma como van evolucionando y desarrollándose las ciudades.

Desde la llegada al país de los primeros automóviles de la casa Ford en una época en que predominaban los pequeños poblados, hasta el surgimiento de las primeras ciudades durante las primeras décadas del siglo XX, la transformación de los sistemas de transporte ha obedecido a las necesidades que cada período de la historia le ha determinado.

Como es lógico, en una etapa de la historia en el que el aumento de la población se produce alrededor de las áreas urbanas y en el que la diversificación de la economía genera distintos procesos de expansión espacial, se generan nuevas formas de ocupación del territorio y el transporte, debe satisfacer necesidades que, junto a la velocidad y el aumento en la capacidad de carga, tienen que ver con una mayor racionalización en el uso de la infraestructura física de la ciudad y por lo tanto en el mejoramiento de la distribución de las áreas de circulación tanto peatonal como vehicular, pese a lo anterior, aún en este contexto, los vehículos de tracción animal aparecen no sólo como un medio de transporte incapaz de responder a las características mínimas que reclama un modelo de ciudad orientado a la optimización del espacio público, sino también como la permanencia de un transporte que durante la época de la colonización hispánica fue fundamental para el desplazamiento de las personas que ostentaban buena condición social, así como también para el trabajo agrícola.

En un intento por explicar la permanencia en el tiempo del transporte por equinos, nos encontramos con el hecho de que la utilización de los caballos como medio de transporte y como bestias de carga, es expresión de una cultura que ha logrado

¹⁶ Ibid. p. 118.

sobrevivir a los procesos de urbanización que han experimentado las ciudades colombianas durante la segunda mitad del siglo pasado¹⁷; es importante recordar que la urbanización en Colombia no ha sido un proceso uniforme sino por el contrario, toda una dinámica de crecimiento poblacional y expansión territorial donde perduran ciertos rasgos propios de la cultura campesina y rural del país.

Por lo anterior, con frecuencia se encuentra en muchas ciudades del país, al lado de importantes cadenas de almacenes y supermercados, aquellas antiguas plazas de mercado que sirven como central de abastos y puntos de comercialización no solo de los productos agrícolas que llegan a la ciudad, sino también de un mercado más amplio destinado a la distribución y el consumo de los productos que tradicionalmente se observan en los mercados agrícolas y populares.

Como un signo característico de las comunidades en las que el paso del tiempo y la entrada de la modernidad no ha significado la erradicación de antiguas costumbres, las plazas de mercado, representan el lugar más importante de las distintas actividades comerciales del mundo rural; es en este escenario donde la utilización de los vehículos de tracción animal, adquiere su significado e importancia real, pues es por naturaleza el medio por el cual se realiza un alto porcentaje del transporte de las mercancías y víveres que se comercializan en los mercados locales.

Debe considerarse la necesidad de establecer un sistema de terminales adaptados exclusivamente para el acopio, y mantenimiento de las carretas, y equinos que se dediquen a este método de transporte. Los sectores de las comunidades que no son absorbidas por la modernidad, se integran a un sector informal que además de ser poco productivo, recoge aquellos desplazados que recientemente llegan a la ciudad y cuyas condiciones socioeconómicas, (trabajo, educación y salud), no corresponden al tipo de oferta laboral que ofrece la ciudad.¹⁸

La actividad informal del transporte en vehículos de tracción animal es de fácil acceso para cualquier desempleado, situación que contribuye al empeoramiento y expansión del problema, generando aumento de la marginalidad, la informalidad, y en detrimento de la economía.

Este oficio limita el acceso a la educación por parte de la población infantil que participa de tal actividad, a pesar de que esta, generalmente conlleva a un nivel de ingresos que supera el salario mínimo.

¹⁷ TORO SÁNCHEZ, Francia. ENCINALES GALLO, Claudia. Estudio de las condiciones socio familiares, económicas y laborales de los carreteros, análisis de los equinos y características de los atalajes utilizados. Tesis. Facultad de Medicina Veterinaria y Zootecnia, Universidad de Caldas. Manizales. 1994. p. 84

¹⁸ ALVAREZ MAYA, María Eugenia. MARTÍNEZ HERRERA, Horacio. El desafío de la pobreza. Bogotá: Silgo del hombre. Fundación Social y Confederación colombiana de ONGs. 2001. p. 45

Al punto anterior, se suma el hecho de que esta actividad genera progresivamente una cultura desfavorable para la conservación y el mantenimiento de las condiciones apropiadas para que la familia crezca en un ambiente emocional favorable a los valores de integración y de respeto por la libertad, el desarrollo de su propia personalidad y un tipo de convivencia que permita el equilibrio y la promoción de la solidaridad. Además de lo anterior, también se debe señalar la cultura que se deriva de esta actividad, estimula un comportamiento perverso del hombre hacia sí mismo y también del hombre hacia los animales.

En esta actividad en la que frecuentemente se violan los requerimientos y las disposiciones que permiten la buena salud de los equinos, por descuido de propietarios o de las personas que se benefician del uso de estos animales en lo relacionado con los instrumentos de trabajo -arreo y carretas-, las precarias condiciones de manutención (alimentación inadecuada) y la falta de un lugar apropiado para el descanso de estos animales -pesebreras-, constituyen una conducta poco benéfica para el desarrollo de una cultura responsable con la salud de los animales y con el respeto mismo de los valores humanos. (ver fotos 1 y 2)



Foto 1.



Foto 2

Debido a lo anterior, es importante señalar, el deterioro de la salud de los equinos, dadas las condiciones de insalubridad y del esfuerzo excesivo al que comúnmente son sometidos los equinos dedicados a esta labor, esto ha fomentado la actividad ilegal del sacrificio para consumo humano de ejemplares enfermos y en avanzada edad.

Por esta razón se señala dentro del **Artículo 2 del Decreto Reglamentario** (registro inicial), la obligatoriedad de demostrar el estado físico del equino expedido por las autoridades competentes que deben certificar, edad, talla, peso, vacunaciones y el estado medico veterinario de salud.

En consecuencia cualquier abuso con el animal, que constituya incumplimiento de las disposiciones legales por parte de los conductores, o propietarios, se hará merecedor de las sanciones establecidas en la Ley 84 de 1989 (Estatuto Nacional de Protección Animal). Los alcaldes, o los inspectores de policía son los obligados a conocer de primera instancia de las violaciones a la precitada Ley (Artículo 46), y así se propone en el Artículo 16 del Decreto Reglamentario.

Se trata pues de un proceso que habrá de iniciar un cambio de actitud frente a aquellos comportamientos que lesionan la relación del hombre con sus semejantes, consigo mismo y con los animales.

Se pone en evidencia, la necesidad de una disposición de carácter jurídico para el inicio de un proceso social mucho más amplio y fundamental para establecer las condiciones laborales óptimas de este tipo de transporte, para determinar los cuidados que se deben tener con los animales para señalar los deberes a que deben someterse los poseedores de estos vehículos.

Desde diversos campos y disciplinas ha cobrado fuerza la idea que las universidades deben estimular entre sus estudiantes, un compromiso ético y social con los problemas que afectan a la población en general, y en particular con las comunidades en las que participa cada uno de los estudiantes.

Se ha dicho que la formación de los estudiantes deberá estar orientada hacia la identificación y solución de aquellos problemas que llevan al deterioro de la calidad de vida de los ciudadanos.

Para el caso en particular, la razón que motiva esta propuesta es la de formular un modelo de norma que ayude a dar respuesta desde lo jurídico a un problema de carácter social, fomentando así un compromiso ético y social que infunde en cada uno de nosotros una disposición adecuada para prevenir y corregir aquellos comportamientos que lesionan los derechos y los deberes pertinentes al orden jurídico y social en el que se apoya el sistema democrático colombiano.

Para evitar daños a propietarios, conductores, semovientes y transeúntes, deben mejorarse las condiciones de seguridad con el objetivo de disminuir el riesgo de accidentalidad.

La condición física del animal generalmente es deficitaria situación que incrementa, el riesgo de accidentalidad. Razón que justifica la reglamentación, y exigencia de una póliza contra riesgos que se equipare en sus coberturas con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (S.O.A.T.) que se exige a todo vehículo automotor.

Este problema se intensifica, dado el hecho de que un alto porcentaje de los conductores y propietarios de estos vehículos, se encuentran clasificados en algunas de las incapacidades legales (Artículo 1502 del Código Civil), es el caso de conductores que no cumplen con la edad adulta; de ahí que se deba adoptar la exigencia de cumplir la mayoría de edad para conducir vehículos de tracción por equino, debiendo estos, entrar a ser clasificados en la categoría de transporte público adoptando el mismo numeral 2 del Artículo 19 del Código Nacional de Tránsito, que textualmente dice:

Artículo 19. Requisitos. *Podrá obtener por primera vez una licencia de conducción para vehículos, quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:*

- *Para vehículos de servicio diferente del servicio público:*

- 1. Saber leer y escribir.*
- 2. Tener 16 años cumplidos.*
- 3. Aprobar un examen teórico-práctico de conducción para vehículos particulares que realizarán los organismos de tránsito de acuerdo con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, o presentar un certificado de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística debidamente aprobado por el Ministerio de Educación Nacional en coordinación con el Ministerio de Transporte.*
- 4. Certificado de aptitud física, y mental para conducir expedido por un médico debidamente registrado ante el Ministerio de Salud antes de que entre en funcionamiento el RUNT o ante el RUNT una vez que éste empiece a operar.*

- *Para vehículos de servicio público:*

Los mismos requisitos enumerados anteriormente, a excepción de la edad mínima que será de 18 años cumplidos y de los exámenes teórico-prácticos, de aptitud física y mental o los certificados de aptitud de conducción expedidos que estarán referidos a la conducción de vehículo de servicio público.

Parágrafo. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización y/o refrendación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la phoria horizontal y vertical.

Amparados en el Artículo 44 de la Constitución Política, “Protección a la niñez”.

Se han dado casos en donde este tipo de vehículos, han causado accidentes de tránsito con resultado de víctimas siendo estas, en ocasiones, los mismos conductores, peatones, conductores de otro tipo de vehículo automotor y el mismo animal ocasionalmente con resultados fatales sin que en estos casos se pueda garantizar a las víctimas de este tipo de accidentes la reparación de las lesiones o los daños causados.

Esta propuesta, se referencia, en estudios técnicos, tecnológicos, jurisprudencia comparada de otros países serio motivo que permiten la formulación de hipótesis, y dentro de la misma una fase que justifica el estudio, teniendo en cuenta planteamientos de tesis, que se justifican en estudios de las condiciones socio familiares, económicas y laborales de los carreteros, análisis de los equinos y características de los atalajes utilizados en este oficio en el municipio de Manizales, así como también argumentos de Organizaciones comprometidas con la búsqueda del bienestar del hombre, y su ambiente mediante la conservación de su entorno, y la convivencia y coexistencia con las otras especies que lo acompañan.

La formulación del **Decreto Reglamentario a la ley 769 del 06 de agosto del 2002, para regular el tránsito de los vehículos de tracción animal, en todo el Territorio nacional**, es una iniciativa que surge entre otras, de la necesidad de corregir y prevenir ciertos comportamientos que contradicen los principios que orientan la construcción de un proyecto colectivo y ciudadano en el cual, la disposición del espacio público y el respeto por los objetos y los sujetos que integran el entorno urbano, son dos de los aspectos que deben ser considerados como elementos de la dinámica social, política y administrativa que permitan el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.



Foto 3.

Colombia es un país con predominio de geografía montañosa, concentrando la mayoría de la población en poblados urbanos de las zonas medias y altas de las cordilleras, desde varias perspectivas, las ciudades colombianas del área andina, son inapropiadas para el transporte de carga por medio de los vehículos de tracción animal.

La arquitectura, el diseño, el estado de las vías, el estilo urbanístico en las ciudades montañosas, no es apropiado para este tipo de vehículos, es importante establecer, mediante un instrumento de naturaleza jurídica que sirva a la regulación de tal actividad, las condiciones y los límites a que se deben ceñir aquellos vehículos de tracción animal, toda vez que se quiere evitar el mal uso de los equipos y el abuso a que son sometidos los animales utilizados en esta labor.

Ante la necesidad de determinar y sancionar unos parámetros claros con relación a los requerimientos técnicos en el diseño de este sistema de transporte, dadas las condiciones topográficas de las ciudades colombianas y el estado actual de los vehículos de tracción animal, esta propuesta de Decreto Reglamentario, se apoya en diversos estudios técnicos, que buscan determinar condiciones que permitan un desempeño en condiciones adecuadas para el transporte en vehículo de tracción equina. Consideran entre otros la variable del grado de la pendiente en ciudades montañosas y en ciudades planas, no aptas para su capacidad de carga, estableciendo que la raza utilizada par este oficio en Colombia, no reúne el biotipo adecuado ni condiciones físicas, como alimentación, capacidad de trabajo, como lo manifiesta la doctora Lina María García Ospina, en su estudio análisis-teórico físico, sobre este problema.



Foto 4.



Foto 5.

Otros investigadores que se han interesado por el tema son el ingeniero calculista José Néstor García Martínez, y las médico veterinarias, Francia Toro Sánchez y Claudia Encinales Gallo, en su estudio, Encinales determinó que las carretas de dos llantas son utilizadas en la ciudad montañosa por ser más livianas y de fácil manipulación, pero es donde se generan mayores problemas físicos a los caballos y para el hombre duplica o triplica el esfuerzo físico, y en la cuál se ilustra por medio de su hipótesis, que este sistema de transporte es inoperante, ya que no permite realizar largos trayectos y cargar grandes pesos, además no puede transportar cargas altas porque generan inestabilidad con riesgo de volcamiento para la carreta.

También se referencia legislación sobre el asunto, en el **Decreto 628 del 27 de diciembre de 1991**, en Bogotá se reglamentó con respecto del peso máximo de carga para vehículos de tracción animal, según lo establecido por el Artículo 161 del Código de Tránsito que operaba en esa fecha:

1. En carros de dos ruedas y un tiro, hasta quinientos (500) kilogramos.
2. En carros de cuatro ruedas con esferas o salineras y dos tiros, hasta mil quinientos (1.500) kilogramos; hoy tomando como referencia el actual decreto de Bogotá, se aprecia un avance importante para mejorar las condiciones en que viene operando este sistema de tracción animal urbano.
3. Actualmente como ejemplo el Decreto 510 de 2003 que opera en Bogotá. Toma para carros o carretas de un eje con dos ruedas y un animal de tiro, hasta 500 kilogramos.
4. y en carros o carretas de dos ejes y cuatro llantas, con esferas o balineras y un tiro, hasta 1.000 kilogramos, de acá la pregunta que se hace la concejal de Cali Clementina Vélez, cuando pide claridad para el municipio sobre la nueva reglamentación de carga para caballos carretilleros, que regula el Decreto 0459 de 2003, en la ciudad de Cali, entre ellas la que confronta, que:
 - ¿Los 500 y 100 kilogramos que se señalan como carga máxima autorizada para los vehículos de tracción animal, incluye el peso de la carretilla?
 - ¿Cuáles son los estudios realizados por la administración municipal para determinar que esos deben ser los pesos máximos que puede arrastrar un equino?

Entonces para ilustrarnos más acerca de lo que se ha estudiado por los expertos, que han señalado unas tablas con variables que tendremos en cuenta.

Tabla. 1. Valores de carga en el caballo de tiro y carro de dos llantas

PENDIENTE %	CARGA de la MERCANCÍA Q1 Kg.	PESO DE LA CARRETA Q2 Kg.	PESO DEL HOMBRE Q3 KG	CARGA TRANSMITIDA AL LOMO R1 Kg.	FUERZA DE TRACCION Fc. Kg.
0.00%	300.00	300.00	75.00	71.77	45.24
0.00%	500.00	300.00	75.00	78.23	59.76
0.00%	800.00	300.00	75.00	87.90	81.53
6.50%	300.00	300.00	75.00	71.77	84.27
6.50%	500.00	300.00	75.00	78.23	111.31
6.50%	800.00	300.00	75.00	87.90	151.87
10.00%	300.00	300.00	75.00	71.77	105.4
10.00%	500.00	300.00	75.00	78.23	138.74
10.00%	800.00	300.00	75.00	87.90	189.30
15.00%	300.00	300.00	75.00	71.77	134.22
15.00%	500.00	300.00	75.00	78.23	177.29
15.00%	800.00	300.00	75.00	87.90	241.89
20.00%	300.00	300.00	75.00	71.77	162.67
20.00%	500.00	300.00	75.00	78.23	214.86
20.00%	800.00	300.00	75.00	87.90	293.15

Fuente: Cálculos Ingeniero José Néstor García Martínez, Calculista 2002.

Podría decirse que ante el enorme desempleo que existe en el país y que ante el crecimiento de la economía informal, una actividad de este tipo podría justificarse en que pese a todo, el oficio de los carreteros o zorreros beneficia a todas las personas y familias que participan en este trabajo, es necesario señalar que esta es una actividad que pese a los pocos beneficios de carácter económico que pueda representar, es una actividad que por el contrario tiende a reforzar el círculo de pobreza en el que se halla atrapado este tipo de ocupación.

Siendo precisamente una de las principales características de la economía informal, esta ocupación tiende a ser realizada por personas con un nivel bajo de escolaridad en el que la edad promedio de las personas que allí intervienen es menor a los 18 años.

Ahora bien, es cierto que el carretero y su familia están sujetos a limitaciones económicas dado su bajo nivel de ingresos, no es menos cierto que por ser un trabajo para el que no se requiere mayor educación y capacitación, tiende a fortalecer la tendencia negativa donde los menores de edad y en general los “beneficiarios” de tal ocupación, pierden toda preocupación no solo por entrar en la economía formal, sino también por acceder a un tipo de educación que más adelante les brindaría mayores oportunidades para acceder a una mejor posición laboral y a los beneficios de los sistemas de salud.

En consecuencia, desde el punto de vista económico, la actividad de los carretilleros no compensa el tiempo y la energía que aquí invierten, pues la pérdida de interés por la economía formal y por lo tanto la falta de motivación para ingresar al sistema educativo, genera una situación del todo desfavorable a una posible tecnificación y/o racionalización de dicha actividad.

Por ello, un decreto como el que se propone es una medida que no sólo habrá de beneficiar a las personas que participan en esta actividad, porque los obliga a mejorar las condiciones técnicas y a dispensar los mejores cuidados a los propios animales, sino que también servirá para motivar entre las autoridades locales el funcionamiento eficaz de las disposiciones o medidas jurídicas pertinentes a la reglamentación social, médico veterinario y técnico jurídico, a la que habrá de estar sujeto este sistema de transporte.

Con el ánimo de introducir medidas que aseguren el control adecuado del tránsito y la disposición técnica que deben cumplir los vehículos de tracción animal, esta propuesta pretende regular, más no prohibir, una actividad de la cual se benefician numerosas familias y de la cual se desprenden múltiples efectos sobre el uso del espacio público, el medio ambiente y la calidad de vida de los ciudadanos.

En conclusión, enfrentar la problemática social que se ha generado en torno a la forma como se utilizan los vehículos de tracción animal, situación que ha estimulado el maltrato animal, el exceso y el alto riesgo de accidentalidad, requiere así de una medida disciplinaria que amplíe la normatividad existente no sólo en lo que tiene que ver con el aspecto vial, sino también en lo relacionado con la asistencia técnica que necesitan los equinos para mantener su buen estado de salud.

Es probable que a partir de este planteamiento Jurídico se puedan modificar las condiciones en que actualmente vienen funcionando estos vehículos, de tal manera que el resultado sea el estímulo a una actividad económica que en adelante, satisfaga los intereses tanto de los propietarios como de la comunidad en general.

En la medida en que logremos dotar a los ciudadanos de un instrumento eficaz para el control de este sistema de transporte animal, de seguro que lograremos de parte de las autoridades locales y de las entidades interesadas en el cumplimiento de esta disposición, una actitud pertinente y atenta al cuidado oportuno y sensible de cada uno de estos animales que tanta ayuda prestan para la realización de las tareas de carga y de tantas otras labores.

Avanzar en el sentido de una conducta ética y socialmente responsable, es en definitiva un paso hacia una conducta humana, que en este como en otros campos, sirva como modelo y guía de una formación humana capaz de despertar entre los demás individuos, una sensibilidad especial hacia todo aquello que es

fuente y raíz del crecimiento social, cultural, espiritual y humano.

1.4 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

El Decreto Reglamentario a la ley 769 del 06 de agosto del 2002, para regular el tránsito de los vehículos de tracción animal, es una iniciativa que surge como una respuesta a la necesidad de corregir y prevenir ciertos comportamientos que contradicen los principios que orientan la construcción de un proyecto colectivo y ciudadano en el que la disposición del espacio público y el respeto por los objetos y los sujetos que integran el entorno urbano, son dos de los aspectos centrales que deben ser vinculados a las dinámicas sociales, políticas y administrativas que facilitan el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

1.5 FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS

Mediante una normatividad que obligue a los propietarios y conductores de vehículos de tracción animal al cumplimiento de una serie de requisitos apropiados para el mejoramiento de las condiciones en que se desenvuelve esta actividad, de seguro que se conseguirá la eliminación de aquellas expresiones de despotismo, crueldad, negligencia o falta de sentimientos humanitarios que acompañan el maltrato que se comete en contra de los animales empleados para esta labor y al mejoramiento de calidad de vida de los ciudadanos y de las ciudades.

2. OBJETIVOS DEL ESTUDIO

2.1 OBJETIVO GENERAL

Proponer la Reglamentación del Artículo 98 de la ley 769 de 2002, referente al conjunto de disposiciones y medidas que mejoren las condiciones en que se desarrolla el tránsito de los vehículos de tracción animal en todo el territorio colombiano.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- ✓ Especificar las características que debe cumplir todo vehículo de Tracción animal para poder transitar en el territorio nacional.
- ✓ Determinar todos los elementos de seguridad que deben tener el vehículo de tracción animal.
- ✓ Especificar los requisitos necesarios que debe cumplir el conductor de vehículo de tracción animal.
- ✓ Detallar las características de los animales de tiro que son destinados para la tracción de vehículos de carga.
- ✓ Definir los elementos que deben utilizar los animales de tiro empleados en la labor de tracción animal.
- ✓ Definir las restricciones de tránsito para la circulación de los vehículos de tracción animal en el territorio nacional.
- ✓ Determinar las multas y sanciones a las que se hace acreedor el conductor que infrinja las normas establecidas en la reglamentación propuesta.
- ✓ Proponer las entidades que deben participar para el logro de la reglamentación propuesta.
- ✓ Asegurar el cumplimiento, por parte de los propietarios o usuarios de este tipo de transporte, de los requerimientos que en materia de salud se necesitan para la conservación y el buen trato de los animales empleados en este sistema de transporte.
- ✓ Tomar como base la Ley 84 del 27 de Diciembre de 1989 Estatuto Nacional

para la Protección Animal, para reglamentar toda clase de contravenciones que atañen a los propietarios de los vehículos de tracción animal y al uso y cuidado de los semovientes.

- ✓ Correlacionar la legislación de medio ambiente con el transporte de tracción animal.
- ✓ Fomentar el reconocimiento social del transporte de tracción animal como trabajo digno y edificante.

3. MARCO TEÓRICO

El tema sobre los vehículos de tracción animal, es un problema que se debe abordar desde la protección de los animales, el derecho al trabajo, a la libre circulación, derecho a la igualdad, la salud pública, el medio ambiente, el manejo del espacio público, desde el punto de vista socioeconómico y cultural, y entre otros las disposiciones legales.

Por la diversidad de áreas y sectores que representa este problema, no cuenta con mayores referentes teóricos y jurídicos específicos, por ello, el marco referencial tomara en su totalidad la Sentencia C-355 de 2003, en la que se desarrolla la Inexequibilidad del pronunciamiento del Artículo 98 de la Ley 769 de 2002; y consultará lo pertinente al tema en las siguientes fuentes: El trabajo de grado sobre las Incidencias Sociales y Tecnológicas del Transporte de Tracción equino Urbano, en el Hombre y la Sociedad de las Ciudades Montañosas de Colombia, Sentencia C-475 de 2003, Sentencia C-481 de 2003, Constitución Política de 1991, Código Civil Colombiano, Código de Procedimiento Civil, Código Penal, Código Laboral, Código del menor, Estatuto de Seguridad Social y de Pensiones, Código Nacional de Policía, Ley 84 de 27 de Diciembre de 1989 Estatuto de Protección de Animales, Ley 5ª de 1972, entre otros.

3.1 SENTENCIA C-355/03

CODIGO NACIONAL DE TRANSITO TERRESTRE-Objetivo

El objetivo central de dicha regulación es el de garantizar la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, así como la preservación de un ambiente sano con la protección del uso común del espacio público. En este sentido, es evidente que las normas que lo integran tienen relación directa con los derechos de los terceros y con el interés público, pues éstos son los conceptos que principalmente se ven involucrados en la ecuación vía – persona - vehículo.

CODIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE - Normas tienen relación directa con los derechos de terceros y del interés público

VEHICULOS DE TRACCION ANIMAL - Regulación por parte del Estado

Los vehículos cuya fuerza motriz proviene de las potencias animales también pueden ser objeto de regulación por parte del Estado. Su influencia en la dinámica diaria de la circulación es más que evidente: ocupan un lugar en la vía pública,

desarrollan niveles menores de velocidad, manipulan fuerzas físicas de diferente entidad con grados determinados de maniobrabilidad y generan impacto ambiental. La conducción de estos vehículos tiene entonces un efecto en los derechos de terceros y, sobre todo, un resultado concreto en la obtención de niveles óptimos de seguridad, comodidad y salubridad del espacio público, que no son otra cosa que manifestaciones del interés general.

LEGISLADOR - Debe determinar las restricciones en el tránsito de vehículos y peatones

CÓDIGO NACIONAL DE TRANSITO TERRESTRE - Medidas debían responder a las necesidades de las nuevas ciudades

CÓDIGO NACIONAL DE TRANSITO TERRESTRE - Antecedentes legislativos

CÓDIGO NACIONAL DE TRANSITO TERRESTRE - Propósito del legislador

LEGISLADOR - Erradicación de vehículos de tracción animal

VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL - Riesgos que genera este medio de transporte

DERECHO AL LIBRE DESARROLLO DE LA PERSONALIDAD - Dimensión interna e intangible

DERECHO AL LIBRE DESARROLLO DE LA PERSONALIDAD - Restricciones por parte del Estado

DERECHO AL LIBRE DESARROLLO DE LA PERSONALIDAD - Límites

La Corte resalta en que las limitantes al derecho al libre desarrollo de la personalidad sólo son admisibles cuando su finalidad es ajustar el comportamiento individual a las necesidades colectivas. Así entonces, es posible deducir de la jurisprudencia que no cualquier restricción del derecho al libre desarrollo de la personalidad es permisible y que sólo lo son aquellas limitantes que sean legítimas, idóneas, necesarias y proporcionales a la necesidad de conservar la integridad de los intereses públicos.

JUICIO DE PROPORCIONALIDAD - Restricción del derecho a circular de los vehículos de tracción animal

VEHÍCULOS DE TRACCION ANIMAL - Legitimidad de la medida de restricción

VEHÍCULOS DE TRACCION ANIMAL - Objetivo de la restricción

VÍA PÚBLICA Y ESPACIO PÚBLICO - Estado debe preservar utilización

LEGISLADOR - Autorización para expedir normas del tránsito proviene de la Constitución

VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL - Exclusión garantiza y aumenta niveles de seguridad vial en municipios de categoría especial y de primera categoría

ESTADO - Deber de preservar seguridad en las carreteras

VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL - Regulación debe tomar medidas que eviten abuso y maltrato animal

DERECHO AL TRABAJO – Protección / **DERECHO AL TRABAJO**-Núcleo esencial

DERECHO AL TRABAJO - Ejercicio en condiciones dignas y justas

DERECHO AL TRABAJO - Aspectos no amparados por la Constitución

DERECHO AL TRABAJO - Restricciones en aras de permitir su ejercicio pacífico y compatible con los derechos ajenos

VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL - Erradicación constituye violación al derecho al trabajo

VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL - Naturaleza desproporcionada de la erradicación

ESTADO SOCIAL DE DERECHO - Debe evaluar efectos de sus decisiones en los intereses de los grupos poblacionales marginados

PRINCIPIO DE LA CONFIANZA LEGÍTIMA DE LOS ASOCIADOS - Aplicación frente a la restricción

VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL - Prohibición de circulación se limita a las vías establecidas por las autoridades

PRINCIPIO DE LA CONFIANZA LEGÍTIMA - Garantía a favor de los asociados

VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL - Protección del Estado a personas que subsisten de este oficio

VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL - Término para implementar la restricción
Referencia: expediente D-4314

Demanda de inconstitucionalidad contra el Artículo 98 de la Ley 769 de 2002, Nuevo Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Actor: José William Espinosa Sánchez

Magistrado Ponente:

Dr. MARCO GERARDO MONROY CABRA

Bogotá D.C., seis (6) de mayo de dos mil tres (2003).

La Sala Plena de la Corte Constitucional, conformada por los magistrados Doctores Eduardo Monte alegre Lynett - quien la preside -, Jaime Araujo Rentería, Alfredo Beltrán Sierra, Manuel José Cepeda Espinosa, Jaime Córdoba Triviño, Rodrigo Escobar Gil, Marco Gerardo Monrroy Cabra, Álvaro Tafur Galvis y Clara Inés Vargas Hernández, ha proferido esta sentencia de acuerdo con los siguientes.

I. ANTECEDENTES

En ejercicio de la acción pública de inconstitucionalidad, el ciudadano José William Espinosa Sánchez, actuando en nombre propio y haciendo uso de los derechos consagrados en los artículos 40-6, y 95-7, de la Constitución Política, demandó la Inexequibilidad del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, *“por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”*.

El demandante considera que la disposición acusada es violatoria de los artículos 16, 25, 26, 53 y 58 de la Constitución Política.

II. NORMA DEMANDADA

Se transcribe a continuación el texto de la norma acusada y se subraya y resalta lo demandado:

“LEY 769 de 2002”

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

“Artículo 98. Erradicación de los vehículos de tracción animal. En un término de un (1) año, contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley, se prohíbe el tránsito urbano en los municipios de Categoría Especial y en los municipios de primera categoría del país, de vehículos de tracción animal. A partir de esa fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal.

“Parágrafo 1°. Quedan exceptuados de la anterior medida los vehículos de

tracción animal utilizados para fines turísticos, de acuerdo a las normas que expedirá al respecto el Ministerio de Transporte.

“Parágrafo 2°. Las alcaldías municipales y distritales en asocio con el SENA tendrán que promover actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de los vehículos de tracción animal.”

III. LA DEMANDA

Dice el demandante que una norma de jerarquía legal no está habilitada para prohibir el ejercicio de una actividad lícita, como lo es conducir un vehículo de tracción animal, actividad que fue jurídicamente consagrada hace más de 30 años en el país a través del Decreto 1344 de 1970 y del anterior Código de Tránsito, Ley 53 de 1989.

Señala que la utilización de esta modalidad de transporte constituye el ejercicio del derecho a la libertad, el cual no puede ser restringido por el Estado sino en aras de la protección de derechos de terceros y del orden jurídico, pero que dichos vehículos no afectan el orden jurídico establecido ni los derechos de los demás ciudadanos.

Agrega que el legislador no debió basarse exclusivamente en la problemática que dichos vehículos generan en las ciudades, sino que debió tener en cuenta que esa actividad genera empleo para los habitantes del país y que de ella derivan el sustento muchas familias. Dice que las garantías constitucionales conferidas por el artículo 53 de la Carta se violan flagrantemente al querer discriminar el oficio de carretillero, cochero o zorrero, atentándose también contra el derecho a la estabilidad en el empleo.

Advierte que la norma también vulnera el derecho al trabajo, el cual, según jurisprudencia de la Corte Constitucional, constituye una garantía constitucional que no puede ser desconocida. Dice que dicha actividad fue regulada de manera inconsulta por el legislador sin atender al hecho de que la misma había sido adquirida de conformidad con el ordenamiento jurídico y recuerda que el Estado tiene la obligación de crear las condiciones para que existan fuentes de trabajo que permitan a los ciudadanos acceder al trabajo que más les convenga *“de acuerdo a sus capacidades, conocimientos y situaciones socioeconómicas”*.

Agrega que *“manejar un vehículo de tracción animal es una modalidad de trabajo que goza de la protección estatal, terminar con esa protección de un plumazo no sólo perjudica a miles de personas que subsisten de esta actividad sino que también afectaría la confianza legítima que deben tener los ciudadanos con las autoridades”*. Por esta razón, el demandante estima que el principio de la confianza legítima ha sido transgredido, pues el Estado ha eliminado súbitamente una ventaja para cuyo disfrute había conferido ciertas expectativas.

Subraya que el término de un año, concedido por la norma para hacer efectiva la prohibición, *“es totalmente insuficiente dadas las condiciones de formación académica de las personas involucradas en el proceso, las cuales no están en capacidad de acceder al mercado laboral, en condiciones dignas y justas”*.

Del mismo modo, argumenta que la opción conferida por el párrafo 2º de la norma no es suficiente porque no todos los municipios cuentan con los recursos necesarios para integrar laboralmente a quienes se les prohíba la utilización de vehículos de tracción animal.

Para el demandante, el argumento de que la prohibición de circulación de vehículos de tracción animal se hace a favor del interés general no es suficiente por cuanto, a su juicio, en el Estado Social de Derecho, la sociedad y el Estado están al servicio de la persona en tanto son los mecanismos necesarios para su plena realización.

Finalmente, el demandante considera que la norma desconoce los derechos adquiridos conforme a las leyes, pues el derecho a conducir vehículos de tracción animal ha sido una situación regulada por la ley que no constituye una simple expectativa sino una condición jurídica consolidada y definida por la ley. En su entender, el derecho adquirido a conducir un vehículo de tracción animal surge en el momento en que el Estado expide la tarjeta de propiedad del mismo, exige la licencia de conducción y estipula el pago de impuestos.

IV. INTERVENCIONES

1. Intervención ciudadana

Actuando en nombre propio y dentro del término legal, intervinieron en el proceso los ciudadanos Bonifacio Chicunque Juajibioy, Luis Alfredo Baracaldo Baracaldo, Misael Castro Castro, Silvino Cárdenas, Graciela Buitrago Parra y Doris Aleida Estrella, con el fin de coadyuvar a la demanda.

Dicen los ciudadanos que la norma en cuestión vulnera el preámbulo de la Constitución Política por cuanto desconoce que uno de los valores fundamentales del Estado colombiano es la protección del trabajo. Al no existir fuentes de empleo en el país, los carreteros han encontrado en los vehículos de tracción animal una herramienta de trabajo que les ayuda a proveerse de lo indispensable para satisfacer sus necesidades. Por esta razón, la norma acusada también vulnera el derecho a la vida de quienes dependen para su subsistencia de la conducción de un vehículo de tracción animal.

Sostienen que aunque dichos vehículos son rezagos de épocas en que no existían los modernos vehículos motorizados, esta situación no puede ser considerada como banal para quienes los poseen, pues ellos dependen de tales medios para

sobrevivir. En el mismo sentido, advierten que la norma vulnera el derecho que tienen los individuos de escoger profesión u oficio, derecho que no puede ser limitado excesivamente o de manera irrazonable por el Estado.

2. Intervención de la ADA –Asociación Defensora de Animales y del Ambiente

En representación de la mencionada asociación, intervino en el proceso su presidente, la ciudadana Constanza Moreno Acero, con el fin de solicitar la declaratoria de exequibilidad de la norma en comento.

Según la interviniente, la norma acusada no quebranta el derecho al trabajo por cuanto la misma disposición advierte que los propietarios de vehículos de tracción animal recibirán del Estado la colaboración necesaria –a través del SENA- para encontrar opciones laborales alternativas y sustitutivas, lo que se traduce en que la norma permite una sustitución de una forma de trabajo por otra.

Sostiene que la medida también va dirigida a proteger los intereses de los hijos de los zorreros, que –como es de público conocimiento- dejan de lado su formación académica para dedicarse a perpetuar el oficio realizado por sus padres. Dice que si los conductores de dichos vehículos dedicaran sus esfuerzos a aprender otros oficios, de mayor productividad, mejorarían sus estándares de vida y proyectarían hacia el futuro los beneficios de una vida más digna.

Advierte que no se vulnera el artículo 53 de la Constitución porque éste hace referencia a la relación contractual laboral mientras que el trabajo de los zorreros es eminentemente particular y se desarrolla en la informalidad. Subraya que el derecho a la propiedad no se ve conculcado porque la norma no impone un despojamiento de los bienes de los zorreros y sostiene que la libertad de escoger profesión u oficio tiene sus límites, los cuales se encuentran determinados por la ley.

Arguye que estos vehículos generan un grave riesgo para la sociedad porque provocan caos vehicular, accidentes de tránsito y afectan la salud pública, en la medida en que cuando los animales utilizados para halar las carretas se enferman, son vendidos a mataderos clandestinos que comercializan la carne en sectores populares de la ciudad.

Del mismo modo, el excremento de los animales produce contaminación ambiental, sin contar con el maltrato al que son sometidos los semovientes, el cual se encuentra profusamente documentado en los archivos de la asociación interviniente y que dejan constancia de golpizas inclementes contra los mismos, el empleo de animales enfermos, viejos o en estado de preñez, la exigencia de jornadas extenuantes de trabajo y el descuido tanto físico como médico al que son sometidos.

La interviniente agrega que la medida no afecta el derecho al libre desarrollo de la personalidad ya que no existen derechos absolutos y, así como en el caso de los vendedores ambulantes, el Estado puede limitar su ejercicio atendiendo al interés general.

3. Intervención ciudadana

Haciendo uso del derecho que le concede la Ley, la ciudadana Fabiola Franco Barón intervino en el proceso de la referencia para solicitar la declaratoria de exequibilidad de la norma acusada.

Dice la interviniente que el derecho al libre desarrollo de la personalidad hace referencia a la autonomía personal y a la facultad de cada uno de definir su propio plan de vida, pero que el mismo no se encuentra ajeno a la posibilidad de regulación del Estado. Sostiene que el Estado debe regular las actividades desarrolladas por los particulares en busca del bien común y que en ese contexto puede restringir o reprimir las acciones que comprometan la vida colectiva. En este caso, el maltrato de los animales, el peligro al que se somete la salud pública con la venta de carne de animales enfermos y la incompatibilidad del medio de transporte halado por animales con el diseño de las actuales vías públicas hace indispensable que el Estado tome medidas restrictivas como las contenidas en la norma que se acusa.

La prohibición del tránsito de vehículos de tracción animal está determinada por la necesidad de garantizar *“un tráfico seguro y ordenado, evitar la contaminación, precaver un grave problema de salud pública, poner coto al maltrato de los animales y controlar actos ilegales cometidos por estas personas”*, consideraciones estas que fueron sopesadas con el interés privado para darle primacía al interés público. Los zorreros –dice- son personas racionales, capaces de adquirir destrezas y habilidades en otros campos, por lo que el apoyo del Estado para que aprendan un oficio distinto constituye la manera de garantizar que éstos consigan su sustento y desarrollen actividades alternas que tiendan a su satisfacción personal. Además, la norma permite que quienes quieran perseverar en ese oficio, lo hagan en municipios de categoría inferior, donde la prohibición no rige.

En cuanto a la violación del derecho al trabajo, la norma no quebranta la garantía constitucional porque ésta no es absoluta: el Estado tiene la facultad de restringir, en aras del interés colectivo, ciertas prerrogativas derivadas de este derecho, como es el caso del establecimiento de horarios, la supresión de cargos, la prevalencia del espacio público, entre otras. Con todo - dice la ciudadana- la prohibición contenida en la norma no es absoluta, pues mientras los afectados pueden desarrollar esta actividad en otros municipios del país, quienes deseen dejar el oficio pueden encontrar otras alternativas laborales con apoyo del Estado; apoyo que puede ser exigido incluso a través de acciones de cumplimiento.

Tampoco se vulnera el principio de confianza legítima -dice la interviniente- porque no existe ningún título que otorgue a los zorreros el derecho a la explotación de vehículos de tracción animal; y si bien existe una regulación, esta no ata al Estado de manera indefinida. Aduce que el Estado no podría cumplir sus fines esenciales si se le impidiera tomar medidas de reestructuración como la que hace parte de la disposición acusada. En el mismo sentido, el artículo acusado no quebranta el artículo 53 de la Carta porque esta disposición hace referencia a las condiciones del contrato de trabajo, mientras que la actividad de los zorreros es independiente.

La norma no ordena expropiación alguna, por lo que no puede sostenerse que conculque el derecho a la propiedad privada (Art. 58º C.P.); así como tampoco atenta contra el derecho a escoger libremente profesión u oficio, pues impedir que el Estado restrinja el uso de recursos obsoletos con el argumento de que vulnera el derecho a escoger un oficio sería tanto como aceptar que el fundamento de esta garantía constitucional es el capricho de su titular.

El ciudadano Marco Aurelio Ardila Gómez defiende la exequibilidad de la norma con similares argumentos. Para el interviniente, la norma, antes que vulnerar el derecho al trabajo, promueve su ejercicio en condiciones más dignas, pues permite la sustitución de esta actividad por otra en mejores condiciones y con apoyo del Estado.

Sus argumentos en contra de la alegada violación de los artículos 26, 53 y 58 de la Carta son similares a los expuestos por los intervinientes que solicitan a la Corte la declaración de exequibilidad del precepto acusado.

4. Intervención del Ministerio de Transporte

El ministerio de la referencia, representado en este proceso por el ciudadano Oscar David Gómez Pineda, considera que la norma acusada es exequible por las siguientes razones. Dice la entidad que el Código de Tránsito, en el que se encuentra inserta la disposición, está destinado a regular el tránsito de vehículos y personas en todo el territorio nacional, para lo cual se dispone que las autoridades permitirán la libre circulación con las restricciones necesarias para garantizar la seguridad y la comodidad de los habitantes, la preservación de un ambiente sano y la protección del espacio público.

De conformidad con la regulación legal, la prohibición de tránsito de vehículos de tracción animal está dispuesta para municipios con población superior a los 100.001 habitantes, lo cual quiere decir que su aplicación está destinada a conglomeraciones que, por sus condiciones urbanísticas, presentan graves problemas de circulación. Ello da vía libre para que los conductores de dichos vehículos puedan transitar por el perímetro rural y puedan desarrollar su oficio en municipios más pequeños.

La norma no quebranta el artículo 16 constitucional - dice el Ministerio- por cuanto el derecho al libre desarrollo de la personalidad no debe ejercerse en contravía del interés general. Así mismo, la norma demandada se ajusta a los lineamientos del artículo 24 de la Carta en cuanto a que el derecho a la libre circulación se entiende sometido a las restricciones y reglamentaciones que tiendan a garantizar la seguridad y comodidad de los habitantes. Añade que como el Código de Tránsito establece un límite de 60km/h para los vehículos que transiten por las vías de la ciudad, los de tracción animal se verían imposibilitados de cumplir con dicho límite. El representante del Ministerio cita jurisprudencia de la Corte Constitucional en la que se pone de manifiesto que la libertad individual debe ser evaluada como una capacidad relativa a circunstancias específicas y que por tal razón no puede ser interpretada taxativamente, sino que debe entenderse restringida por los derechos de los demás y por el orden jurídico.

Tampoco se violenta el derecho al trabajo, dice el ministerio, si se tiene en cuenta que las entidades territoriales encargadas de aplicar la prohibición están obligadas a disponer los recursos necesarios para promover medidas o acciones tendentes a capacitar en el desempeño de actividades productivas alternas a las personas afectadas por la medida.

El ejercicio del derecho al trabajo implica el respeto por los derechos de los terceros y por el interés general, lo cual, en el caso particular, se traduce en la necesidad de restringir la circulación de los vehículos de tracción animal. Lo anterior debido a que el desarrollo urbanístico y los adelantos tecnológicos han hecho que las vías públicas sean incompatibles con las velocidades alcanzadas por los semovientes, dice el Ministerio. En este sentido, la medida tampoco atenta contra el derecho a escoger libremente profesión u oficio sino que está destinada a impedir que en una vía pública los conductores se encuentren con medios de transporte que viajan a diferentes velocidades y pueden convertirse en causa de accidentes y de lesiones, no sólo para los conductores de los automóviles sino para los conductores de los mismos vehículos de tracción animal y para los peatones.

Por otro lado, el Ministerio afirma que, de conformidad con la jurisprudencia de la Corte Constitucional, el transporte público es un servicio que puede ser regulado por el Estado y al que pueden imponérsele restricciones y exigencias. En este contexto, asegura que la movilización de tracción animal ha sido admitida por el Estado como una excepción, dando un plazo de transición para que los afectados se adapten a nuevas condiciones laborales con el apoyo del SENA.

El derecho a la estabilidad laboral, cuya violación alega la demanda, tampoco se ve vulnerado por la medida por cuanto –dice el Ministerio- este no comporta la obligación para el Estado de proveer cargos o empleos para los ciudadanos ni le impide a la administración adoptar medidas de reestructuración que sólo buscan mejorar la calidad de vida y la seguridad de la comunidad.

5. Intervención del Ministerio del Medio Ambiente

En representación del ministerio de la referencia, intervino en el proceso la ciudadana Catalina Llinás Angel para solicitar a la Corte declarar exequible la norma acusada. El Ministerio señala que corresponde al Congreso expedir la regulación a que debe someterse el transporte público, tal como lo advierte la jurisprudencia constitucional en la materia, y que en esa línea no deben desconocerse las razones que adujo el legislador para cambiar la regulación en materia de circulación de vehículos de tracción animal.

Recalca que la norma acusada no es contraria al derecho al trabajo dado que la libertad de ejercicio de una actividad profesional se encuentra sometida a los límites impuestos por los derechos de terceros y por el interés general.

Finalmente, cabe mencionar que la intervención de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá en este proceso se hizo de manera extemporánea, tal como lo certificó la Secretaría General de la Corte Constitucional en el informe que obra a folio 112 del expediente.

V. CONCEPTO DEL PROCURADOR GENERAL DE LA NACIÓN

El señor procurador de la Nación, Edgardo José Maya Villazón, solicitó a la Corte declarar la exequibilidad condicionada de la norma acusada. En principio, dice el Ministerio Público que la disposición no atenta contra el derecho al libre desarrollo de la personalidad porque el Estado se encuentra facultado para regular materias que afecten el interés general, como es el caso de la circulación vehicular en las ciudades.

Tampoco se vulnera el derecho a escoger libremente profesión u oficio ya que el medio por el cual se ejerce un trabajo no necesariamente constituye una profesión o un oficio. Los vehículos de tracción animal son medios para el ejercicio de un oficio, pero no son el oficio mismo.

Se descarta la violación de los derechos consagrados en el artículo 53 constitucional por cuanto los mismos hacen relación a las relaciones laborales y a los derechos de los empleados frente a sus empleadores, pero no a las limitantes que puede imponer el Estado para regular aspectos atinentes al interés general.

La Vista Fiscal considera de otro lado que la norma no es contraria a los preceptos constitucionales que consagran el derecho al trabajo porque el Estado puede libremente reorganizar el orden público en sus diferentes manifestaciones, específicamente en las vinculadas con el tránsito vehicular, aunque sí reconoce que el legislador no fue suficientemente cuidadoso para proteger los derechos de los ciudadanos que derivan su sustento de esta forma de vida.

En efecto, para el Ministerio Público, es necesario reconocer que la conducción de vehículos de tracción animal fue tolerada por el Estado durante cierto tiempo y que muchas familias adquirieron los vehículos amparados por dicha tolerancia, siendo tales instrumentos su único patrimonio de vida. Además –dice- la decisión legislativa de prohibir la circulación de tales vehículos rompe el principio de igualdad frente a las cargas públicas por perjudicar a un grupo específico de ciudadanos que no tienen la obligación de soportar el perjuicio ocasionado por dicha decisión.

Por ello resulta indispensable que las autoridades diseñen planes adecuados para permitir la venta de esos vehículos y la inserción de sus propietarios a la sociedad en actividades laborales diferentes. Para la Procuraduría, la alternativa propuesta en el parágrafo 2º del artículo 98, que vincula al SENA y a las alcaldías municipales y distritales en la búsqueda de alternativas laborales para los afectados con la medida resulta insuficiente para obtener la protección de los derechos constitucionales al trabajo, a la propiedad y a la confianza legítima en las autoridades de los poseedores de esta clase de vehículos.

En este contexto, el Procurador solicita que se declare exequible la norma pero que se condicione a que el Estado establezca mecanismos efectivos para garantizar a los ciudadanos que venían ejerciendo esta actividad lícita, como elemento esencial para garantizar su sustento, programas alternativos que les permitan cambiar de actividad o poder realizar su trabajo con otros recursos equivalentes, teniendo en cuenta que se trata en general de poblaciones de escasos recursos, que merecen especial protección del Estado.

VI. CONSIDERACIONES Y FUNDAMENTOS

1. Competencia

La Corte Constitucional es competente para resolver sobre la constitucionalidad del aparte demandado, ya que hace parte de una Ley de la República.

2. Problema jurídico

El demandante plantea la confrontación del artículo 98 de la Ley 769 de 2002 con 5 artículos de la Constitución Política. Dice que la norma atenta contra los derechos en ellos consignados, cuales son, a saber, el derecho al libre desarrollo de la personalidad (Art. 16), el derecho al trabajo (Art. 25), el derecho a la libertad de escoger profesión u oficio (Art. 26), los derechos derivados de la relación laboral (Art. 53) y el derecho a la propiedad y a la protección de los derechos adquiridos (Art. 58).

Dado que los problemas jurídicos planteados por el actor son tantos cuantos artículos dice haber sido vulnerados, esta corporación adelantará el estudio de la

disposición acusada a la luz de cada una de las normas constitucionales supuestamente infringidas. Así, verificará si la prohibición de conducir vehículos de tracción animal, en las condiciones previstas por la Ley 769 de 2002, constituye violación de esas disposiciones.

Antes de proseguir con este análisis, conviene hacer una referencia a los aspectos generales de la disposición demandada.

3. Análisis general de las disposiciones contenidas en la Ley 769 de 2002

El legislador adoptó el Código Nacional de Tránsito Terrestre con el fin de regular *la circulación* de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas y ciertas vías privadas (Art. 1º Ley 769/02).

El objetivo central de dicha regulación es el de garantizar la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, así como la preservación de un ambiente sano con la protección del uso común del espacio público. En este sentido, es evidente que las normas que lo integran tienen relación directa con los derechos de los terceros y con el interés público, pues éstos son los conceptos que principalmente se ven involucrados en la ecuación vía – persona - vehículo.

Es claro que si no existiera una regulación adecuada de la circulación de personas y vehículos sobre las vías públicas, los derechos de los particulares, así como el interés colectivo, se verían gravemente afectados: la descoordinación de las fuerzas físicas que actúan en el escenario del tránsito vehicular y peatonal provocaría la accidentalidad constante de sus elementos y el medio ambiente no resistiría la ausencia de una normatividad que reglamentare la emisión de gases tóxicos por parte de los automotores, para poner sólo los ejemplos más evidentes. Fines tan esenciales al Estado como la prosperidad general y la convivencia pacífica (Art. 2º C.P.) serían irrealizables si no se impusieran normas de conducta claras y precisas para el ejercicio del derecho de circulación.

En este contexto, es el Estado el que debe garantizar que esa coordinación exista y que los diferentes factores que intervienen en el tráfico de vehículos y personas sea a tal punto armónica, que su dinamismo se refleje en la consecución de niveles más altos de salubridad y seguridad ciudadanas. De allí que, en materia de tránsito, no sólo los individuos de a pie, sino los vehículos -cualquiera sea su naturaleza- deban estar sometidos a regulaciones concretas que permitan su integración armónica en la dinámica diaria de la circulación.

Por otra parte, dado que el diseño de los asentamientos humanos es cambiante, lógico resulta suponer que la regulación de tránsito evolucione a la par de dichas transformaciones. Así, no es dable pensar que los códigos de movilización que

hace un siglo rigieron –cuando los hubo- el tránsito de personas, animales y vehículos, sean los mismos que hoy requieren las grandes ciudades. Tampoco puede pensarse que los comportamientos requeridos a quienes transitan por las vías públicas de grandes urbes sean los mismos que se imponen a los habitantes de municipios de menor desarrollo físico y menos población. La reglamentación a que se hace referencia debe guardar conexidad con la realidad urbana que es su objeto, lo cual no es más que el reconocimiento del principio de coherencia del derecho.

Así las cosas, para esta Corte resulta claro que como vehículos que son, aquellos cuya fuerza motriz proviene de las potencias animales también pueden ser objeto de regulación por parte del Estado. Su influencia en la dinámica diaria de la circulación es más que evidente: ocupan un lugar en la vía pública, desarrollan niveles menores de velocidad, manipulan fuerzas físicas de diferente entidad con grados determinados de maniobrabilidad y generan impacto ambiental. La conducción de estos vehículos tiene entonces un efecto en los derechos de terceros y, sobre todo, un resultado concreto en la obtención de niveles óptimos de seguridad, comodidad y salubridad del espacio público, que no son otra cosa que manifestaciones del interés general.

Ahora bien, ya que el Estado es el encargado de organizar y coordinar los elementos involucrados en esta relación, también es lógico suponer que en él recaiga la responsabilidad de evaluar en qué grado y con qué intensidad se afectan el interés general y los derechos de terceros. En otras palabras, es el Estado, por conducto del legislador, el que debe determinar cuáles son las restricciones que deben imponerse para que el tránsito de vehículos y de peatones permita alcanzar niveles aceptables de orden, seguridad, salubridad y comodidad públicas.

En el caso sometido a estudio, el legislador estimó que las medidas incluidas en el Código de Tránsito debían responder a las necesidades de las nuevas ciudades colombianas. Esta tendencia inspira todo el esquema de modernización del nuevo Código Nacional de Tránsito Terrestre, tal como lo demuestra la exposición de motivos presentada ante la Cámara de Representantes por el representante ponente, Gustavo López Cortés.

En dicho documento el representante expuso las razones por las cuales se requería que el Congreso aprobara un nuevo código de tránsito que dotara al país de herramientas jurídicas acordes con los nuevos tiempos en materia de tráfico de vehículos y de personas. Dijo en sus consideraciones iniciales que *“después de varios intentos fallidos, tratando de entregarle al país una normatividad seria, acorde con los avances y la tecnología moderna, pero además para afrontar los retos del siglo XXI, es trascendental el momento histórico para quienes tenemos la responsabilidad de legislador y de definir el marco jurídico de tránsito terrestre.”*

La ponencia reconoció que *“actualmente el Estado colombiano cuenta con una legislación un tanto obsoleta, poco ágil y además, alejada de la realidad de la problemática especialmente la urbana y por consiguiente, sin herramientas para resolver o iniciar la solución al caos existente lo que está causando una altísima inseguridad vial e influyendo negativamente en la eficiencia económica para el sector.”*

Así mismo, la ponencia sentó los objetivos principales del código al referirse a este como *“un conjunto armónico y coherente de normas”* destinado a *“la organización del tránsito en el territorio nacional y la prevención de la accidentalidad con consecuencias nocivas para la vida, la integridad personal y los bienes de los ciudadanos”*... *“la propuesta que se presenta busca su aplicación, con fines de prevención de accidentes y pretende tener consecuencias de tipo sancionatorio administrativo.”*

El proyecto advirtió que *“la accidentalidad vial en Colombia resulta ser en términos de fallecimientos y heridas mucho más problemática que la violencia que causal lo que se denomina 'el orden público', y si el número de muertos y heridos se confronta con el número de vehículos que circula en Colombia, encontramos tasas porcentuales desproporcionadas frente a países con mucho mayor número de vehículos, en los cuales la velocidad de circulación es definitivamente superior a la medida que se conoce en Colombia.”* El término inicial fue de un año, luego se cambió a cuatro y finalmente se volvió a un año, gracias a la decisión de la comisión accidental de conciliación que se reunió el 18 y 19 de junio de 2002. Informe publicado en la gaceta 263 del 8 de julio de 2002. Página 9.

Así pues, esta Corte entiende que el propósito central del legislador fue dotar al país de reglas de tránsito acordes con la dinámica actual de la circulación nacional, eliminando factores incompatibles con el grado evolutivo de la misma. Desde esta perspectiva - entiende la Corte- el legislador decidió expedir la norma que ahora se estudia, la cual ordena la erradicación de los vehículos de tracción animal en los municipios de categoría especial y de primera categoría del país, es decir, en aquellos de población superior a los 500.001 habitantes y cuyos ingresos anuales superan los 400.000 salarios mínimos legales mensuales (categoría especial) y los que tienen entre 100.001 y 500.001 habitantes, y cuyos ingresos anuales oscilen entre cien mil (100.000) y cuatrocientos mil (400.000) salarios mínimos legales mensuales (primera categoría) (Art. 6º Ley 136 de 1994).

La razón que la Corte deduce de la norma es que la estructura vial de los municipios de categoría especial y de primera categoría ha alcanzado niveles de complejidad incompatibles con el tránsito de vehículos de tracción animal y que la conducción de los últimos se ha convertido en un riesgo para la seguridad de las vías públicas, es decir, para los derechos de terceros y para el interés general.

Los riesgos que generan este específico medio de transporte han sido ilustrados

por los intervinientes del proceso, aunque no resulta difícil deducirlos de la simple observación empírica:

1) La velocidad de los semovientes que arrastran una carreta no se compara con la de los vehículos automotores. La potencia de los últimos supera con creces la del animal, lo cual constituye un riesgo para ambos si llegaren a coincidir en avenidas diseñadas para vehículos de alta velocidad.

2) La disposición de la malla vial de las ciudades modernas está hecha para desarrollar grados de agilidad, fluidez, celeridad y dinamismo con los cuales los vehículos de tracción animal no pueden competir, pudiendo, en cambio, entorpecerlos.

3) La precaria maniobrabilidad de las carretas también afecta la seguridad del sistema del tránsito vehicular. Aunque la conducción de automotores no está exenta de riesgos y es frecuente observar comportamientos irracionales en los conductores, es evidente que el tránsito de automotores parte del supuesto de la responsabilidad del chofer. En cambio, la impredecible irracionalidad del animal puede convertirse en elemento sorpresivo de riesgo y, por tanto, en factor claro de inseguridad para quienes manejan autos.

4) La estructura física de las carretillas hace inoperantes los cinturones de seguridad, por lo que la vida de sus usuarios corre inminente peligro cuando el vehículo transita por vías diseñadas para automóviles. En relación con esta apreciación puede agregarse que, de conformidad con la jurisprudencia de la Corte Constitucional (Sentencia C-309/97), el uso de cinturones de seguridad es obligatorio y constituye una medida legítima de protección de los derechos individuales que no afecta la autonomía personal.

6) El riesgo que representa para la circulación una carreta obstaculizando la vía pública se ve incrementado por el hecho de que, comúnmente, dichas estructuras se encuentran cargadas con materiales diversos.

5) Algunos intervinientes en el proceso -el Ministerio de Transporte y la Asociación Defensora de Animales y del Ambiente entre otros- arguyen que los propietarios de vehículos de tracción animal suelen incurrir en maltrato animal, que son factor que propicia la contaminación ambiental y que realizan prácticas que ponen en peligro la salubridad pública, como ocurre con la venta de semovientes enfermos en el mercado de las carnicerías. No obstante, dado que estos reproches no se derivan propiamente de la conducción de las carretas sino que constituyen imputaciones relacionadas con el comportamiento de sus propietarios, que además no se encuentran probadas en el proceso, esta Corte no considera que sean razones suficientes ni pertinentes a la presente discusión.

Habiendo quedado establecidos los parámetros que enmarcan la norma en

comento, esta Corporación se adentra en el estudio de la demanda.

4. Estudio de la disposición acusada a la luz de los cargos de la demanda

a. El derecho al libre desarrollo de la personalidad

Dice el actor que el artículo 98 de la Ley 769 de 2002 es violatorio del derecho al libre desarrollo de la personalidad porque el Estado no puede establecer restricciones a la libertad de actuación de los particulares, sino en los casos en que la misma pueda afectar derechos de terceros o el interés general; y, en el caso concreto, la conducción de vehículos de tracción animal no atenta contra tales intereses.

Según la jurisprudencia constitucional, el derecho al libre desarrollo de la personalidad comporta una dimensión interna e intangible que le garantiza al individuo la posibilidad de diseñar sin interferencias ajenas ni coacción estatal su propio plan de vida. Este reconocimiento no es más que la aceptación de que el pilar fundamental de nuestro orden jurídico descansa sobre los conceptos de libertad humana y dignidad personal. T-067 de 1998, M.P. Dr. Eduardo Cifuentes Muñoz

No obstante, en tanto la existencia individual se enmarca en el escenario de la colectividad, en el que los intereses propios se interrelacionan con los intereses ajenos, el libre desarrollo de la personalidad también tiene un cariz objetivo que faculta al Estado para establecer ciertas restricciones. En este sentido, la Corte ha dicho que *“Junto al ámbito absolutamente intangible del libre desarrollo de la personalidad, varias veces indicado por la Corte Constitucional, que puede expresarse en la completa autonomía del individuo para trazarse así mismo y practicar su propio plan de vida -siempre que no interfiera con los derechos fundamentales de los demás-, debe reconocerse que la persona humana como miembro de la comunidad tiene una condición social que constituye un factor a tener en cuenta por la ley con miras a armonizar el despliegue simultáneo de las libertades individuales y la necesaria conjugación de las conductas cuando ello sea necesario para alcanzar fines sociales merecedores de tutela constitucional.* ST-523/92 (Ciro Angarita Barón); ST-065/93 (Ciro Angarita Barón); ST-118/93 (Carlos Gaviria Díaz); ST-309/93 (MP. Antonio Barrera Carbonell); SC-344/93 (MP. Jorge Arango Mejía); ST-015/94 (MP. Alejandro Martínez Caballero); ST-097/94 (MP. Eduardo Cifuentes Muñoz); SC-133/94 (MP. Antonio Barrera Carbonell); ST-386/94 (MP. Antonio Barrera Carbonell); ST-539/94 (MP. Vladimiro Naranjo Mesa); ST-569/94 (MP. Hernando Herrera Vergara); ST-037/95 (MP. José Gregorio Hernández Galindo); ST-211/95 (MP. Alejandro Martínez Caballero); ST-377/95 (MP. Fabio Morón Díaz); ST-443/95 (MP. Alejandro Martínez Caballero); ST-476/95 (MP. Fabio Morón Díaz); ST-182/96 (MP. Alejandro Martínez Caballero); ST-248/96 (MP. Jorge Arango Mejía); ST-474/96 (MP. Fabio Morón Díaz); SC-663/96 (MP. José Gregorio Hernández Galindo); ST-697/96 (MP.

Eduardo Cifuentes Muñoz); SC-013/97 (MP. José Gregorio Hernández Galindo); SC-309/97 (MP. Alejandro Martínez Caballero).

Sobre este último aspecto la Corte resalta en que las limitantes al derecho al libre desarrollo de la personalidad sólo son admisibles cuando su finalidad es ajustar el comportamiento individual a las necesidades colectivas:

“Cabe, pues, distinguir un ámbito del derecho al libre desarrollo de la personalidad, donde el sujeto puede plantear ante las autoridades y los demás una pretensión absoluta de no injerencia, indispensable para que pueda forjarse un plan de vida propio, y un ámbito de libertad personal que tiene carácter prima facie, en el cual resulta menester armonizar debidamente las exigencias individuales y las comunitarias. Tratándose de este ámbito de la libertad, las exigencias sociales sólo podrán restringir válidamente la libertad si su finalidad se ajusta a la Constitución, si la medida legal es idónea respecto del fin pretendido, si la restricción es necesaria por no existir alternativa razonable menos limitativa de la libertad e igualmente eficaz y, finalmente, si el sacrificio a la autonomía resulta adecuado y estrictamente proporcional en relación con la finalidad pretendida.” (Sentencia T-067 de 1998)

Así entonces, es posible deducir de la jurisprudencia que no cualquier restricción del derecho al libre desarrollo de la personalidad es permisible y que sólo lo son aquellas limitantes que sean legítimas, idóneas, necesarias y proporcionales a la necesidad de conservar la integridad de los intereses públicos. La disposición acusada parte de la base que la conducción de vehículos de tracción animal por las vías de los municipios de categoría especial y primera genera un riesgo para la comunidad y, con el propósito de adoptar medidas que incrementen los niveles de seguridad en la vía pública, ha ordenado la 'erradicación' de tales vehículos mediante la prohibición de su circulación, medida que debe llevarse a cabo dentro del año siguiente a la expedición de la misma.

Para determinar si la medida se ajusta a la Constitución Política, de acuerdo con los parámetros de la jurisprudencia, es necesario verificar, a través de un juicio de proporcionalidad, si la restricción del derecho a circular en uno de estos vehículos –entendido como una emanación del derecho al libre desarrollo de la personalidad- guarda relación de conexidad y de proporcionalidad con el objetivo perseguido con la expedición del Nuevo Código de Tránsito Terrestre, lo que en últimas significa verificar la legitimidad y la adecuación de los medios utilizados por el legislador a los fines perseguidos por el mismo.

Con tal propósito, resulta necesario seguir la metodología que la Corte Constitucional ha utilizado en otros de sus fallos para verificar la constitucionalidad de decisiones legislativas restrictivas de derechos y libertades. Tal como lo dijo la Corte en la providencia que estudió la legitimidad del uso obligatorio del cinturón de seguridad:

“...esta Corporación recurrirá al llamado juicio de proporcionalidad, el cual ha sido ampliamente utilizado en anteriores ocasiones con el fin de determinar si un trato diferente o una restricción de un derecho se ajustan a la Carta, entre otras, las sentencias T-422/92, C-530/93, T-230/94, T-288/95, C-022/96 y C-280/96.. Según tal juicio, cuando diversos principios constitucionales entran en colisión, como sucede en este caso, corresponde al juez constitucional no sólo estudiar la constitucionalidad de la finalidad perseguida por la medida examinada sino, además, examinar si la reducción del derecho es proporcionada, a la luz de la importancia del principio afectado. Para ello, debe el juez primero determinar si el trato diferente y la restricción a los derechos constitucionales son "adecuados" para lograr el fin perseguido, segundo si son "necesarios", en el sentido de que no exista otro medio menos oneroso en términos de sacrificio de otros principios constitucionales para alcanzar el fin perseguido y, tercero, si son "proporcionados *stricto sensu*", esto es, que no se sacrifiquen valores y principios que tengan un mayor peso que el principio que se pretende satisfacer.” (Sentencia C-309 de 1997)

** Legitimidad de la medida*

En primer lugar, debe decirse que el propósito de la disposición no es contrario a los preceptos constitucionales pues mediante el artículo 98 del Código de Tránsito el legislador persigue el incremento de los niveles de seguridad y salubridad públicas en las vías de ciertos municipios del país. Así entendido, el objetivo de la norma es la realización de principios constitucionales como la protección, por parte de las autoridades, de la vida y los bienes de las personas residentes en Colombia y la promoción de la prosperidad general (Art. 2º C.P.).

De igual modo, al reglamentar el uso de las vías públicas, el Estado cumple el deber de preservar la utilización del espacio público, según se lo ordena la Constitución Política y lo avala la jurisprudencia constitucional. En efecto, el artículo 82 de la Carta Política manifiesta que 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*”, lo cual implica la facultad de normativizar el uso del mismo.

La Corte Constitucional ha dicho al respecto que “*precisamente por estar al alcance y al servicio de todos, la integridad del espacio público corre inminente riesgo de deterioro si no se cuenta con una regulación estricta que establezca pautas de comportamiento sensatas y controles efectivos frente a los desmanes de que pueda ser objeto*.” Sentencia T-940 de 1999. M.P. Dr. Vladimiro Naranjo Mesa

“Como lo señaló la Corte en el fallo citado, las repercusiones que podrían generar en la sociedad un control deficiente o una inadecuada reglamentación del espacio público, van desde la simple incomodidad ciudadana hasta la perturbación grave

de la tranquilidad, la seguridad, la salubridad y la moralidad públicas. Por ello la Corte procedió a avalar "...la legitimidad de las conductas tendientes a tratar de proteger el espacio público y el legítimo interés de las ciudades, de proteger los derechos y los intereses de la colectividad y en especial de los peatones. Así las cosas, la función de regular el uso del suelo y del espacio público corresponde a una verdadera necesidad colectiva y, por tanto, no es apenas una facultad sino un deber de prioritaria atención. Corte Constitucional. Sentencia T-203 de 1993 M.P. José Gregorio Hernández Galindo."

Y en torno al mismo aspecto, la Corte manifestó la necesidad del Estado de garantizar la correcta utilización del espacio público en los siguientes términos:

"Hay que tener claro, entonces, que el orden en los espacios abiertos, como calles y parques, debe ser un valor social por excelencia que genera confianza, respeto y tranquilidad en la comunidad, porque contribuye a mejorar las condiciones de vida urbana y a neutralizar, así sea en mínima parte, las agresiones propias de una gran ciudad (visuales, auditivas, de tránsito, de seguridad, etc.). Es por ello que algunos doctrinantes sostienen que, el *"atributo básico de una ciudad exitosa es que una persona pueda transitar libremente por las vías públicas y además pueda sentirse personalmente segura en las calles, entre todos los ciudadanos que transitan en ella"*. Jane Jacobs. *The Death and Life of Great American Cities*. 1961. Citado, Robert C. Ellickson. *Controlling Chronic Misconduct in City Spaces: Of Panhandlers, Skid Rows, and Public-Space Zoning*. *The Yale Law Journal*. Volume 105, Mazo de 1996.

"En ese orden de ideas, las reglas diseñadas para la preservación del espacio público, desde que sean razonables, no pueden ser consideradas como un impedimento para la libertad de las personas Robert C. Ellickson. *Controlling Chronic Misconduct in City Spaces: Of Panhandlers, Skid Rows, and Public-Space Zoning*. *The Yale Law Journal*. Volumen 105, Mazo de 1996. sino la base misma de esa libertad, extendida y articulada para todos. En consecuencia los ciudadanos deben sujetarse a los mandamientos constitucionales y legales que regulan el debido aprovechamiento del espacio público, como parte de su responsabilidad con la comunidad y de sus deberes constitucionales. Por ende, una *"sociedad liberal que aspire a asegurar la igualdad de oportunidades para todos y una política universal de participación, debe presumiblemente darle la posibilidad a cada individuo de hacer uso de todos los espacios necesarios para circular libremente y transportarse, así como de todos los espacios públicos abiertos."* Ver el caso *Evans vs. Newton*, 382 U.S. 296, 301-302. 1966.

"La Corte constitucional ha advertido, en consecuencia, la legitimidad de las conductas tendientes a tratar de proteger el espacio público y el legítimo interés de las ciudades, de proteger los derechos y los intereses de la colectividad y en especial de los peatones. Así las cosas, la función de regular el uso del suelo y del espacio público corresponde a una verdadera necesidad colectiva y, por tanto, no

es apenas una facultad sino un deber de prioritaria atención. Sentencia T-203 de 1993. M.P. José Gregorio Hernández Galindo.” (Sentencia SU-360 de 1999)

Por último, es del propio texto de la Constitución que el legislador recibe la autorización para expedir normas relativas a la regulación del tránsito, tal como se lee en el artículo 150-25 de la Carta Política que expresamente faculta al Congreso para “*unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República.*”, mientras que el artículo 320 de la Carta faculta a la Ley “*para establecer categorías de municipios de acuerdo con su población, recursos fiscales, importancia económica y situación geográfica, y señalar distinto régimen para su organización, gobierno y administración.*”

Siendo legítima entonces la intención del legislador de prohibir la circulación de estos vehículos, queda por verificar si la medida es proporcional a la finalidad perseguida.

** Proporcionalidad de la medida*

La Corporación considera que la medida de excluir de circulación los vehículos de tracción animal no es proporcional al fin perseguido por el legislador, cual es el de garantizar y aumentar los niveles de seguridad vial en los municipios de categoría especial y de primera categoría, por las razones que se comentan seguidamente.

La dinámica actual del tráfico vehicular en los municipios de categoría especial y de primera categoría ha sido evaluada por el legislador con la conclusión de que la circulación de automotores es incompatible con la de carretas haladas o arrastradas por animales. La razón es que en dichos municipios la seguridad vial, que quiere reforzar el Código de Tránsito Terrestre, necesita habilitar sus vías para la circulación de automotores y no de coches de tracción animal.

No obstante, pese a la evaluación realizada por el legislador, es un hecho incontrastable que la maya vial de las ciudades no está diseñada de manera uniforme, tal que todas sus vías presenten las mismas características y tengan similares exigencias en materia de circulación vehicular. Es un hecho notorio y de inmediata verificación empírica que si bien algunas de las grandes avenidas y otras de las vías principales tienen características que no permitirían la circulación simultánea de automotores y coches de tracción animal, gran parte de las rutas por las que se desenvuelve el tránsito urbano, por ser de menor entidad, exigir niveles inferiores de velocidad y tener una congestión reducida, podrían resultar adecuadas para la circulación de los últimos.

En otros términos, dado que la distribución y conformación de las ciudades y de su sistema vial no es pareja sino que presenta variables que las hacen heteromorfas, no es posible afirmar de manera racional que todas las vías de las grandes ciudades sean incompatibles con el tránsito de vehículos de tracción animal. Una

medida que parta de la base contraria es desproporcionada, por radical y totalizante, ya que no consulta la verdadera composición del tejido vial de los conglomerados urbanos.

El artículo demandado supone entonces que para alcanzar los niveles de seguridad propuestos por el Código se requiere acudir a la prohibición absoluta del tránsito urbano de los vehículos de tracción animal, es decir, a su “*erradicación*”, desconociendo que con dicha prohibición se sacrifican modalidades de circulación que no implican un riesgo inminente para la seguridad vial de las ciudades. La norma contiene entonces una restricción de cobertura demasiado amplia. En otras oportunidades la Corte Constitucional ha debido enfrentar el estudio de disposiciones legales contentivas de clasificaciones demasiado amplias, gracias a lo cual ha podido definir dicho concepto.

La Corte estima que en materia de restricción de derechos, una clasificación es inconstitucional por ser demasiado amplia cuando incluye en el mismo grupo objeto de restricción a individuos que efectivamente implican un riesgo social y a individuos que no lo representan. En este sentido, por ejemplo, la Corte dijo que excluir de la dirección científica de laboratorios clínicos e industriales a microbiólogos y a patólogos clínicos, con el fin de evitar que otros profesionales que tampoco ostentan el título de bacteriólogos ejercieran dichos cargos, era desconocer, mediante una restricción demasiado amplia, que aquellos profesionales estaban capacitados para realizar las labores de dirección a que se refería la Ley 36 de 1993. Otro ejemplo del mismo tipo de restricción fue estudiado por la Corte en la Sentencia C-505 de 2001, en donde la Corporación analizó la restricción contenida en la ley relativa a la posibilidad de hacer investigación científica en biología sin el título correspondiente”, que la hace incompatible con el ordenamiento jurídico constitucional.

Además, nótese que el artículo 98 demandado inicia su redacción con el término “*erradicación*” de los vehículos de tracción animal, lo cual implica que las autoridades de tránsito locales, concedoras de la realidad del municipio de su jurisdicción, están imposibilitadas para ajustar la circulación de las carretas a las necesidades del centro urbano, siendo obligatorio en tales casos que se proceda a “*retirar los vehículos de tracción animal*” de la vía pública.

Y si las características de las rutas, calles, avenidas, etc., que están extendidas sobre una misma ciudad son cambiantes, ¿qué podrá decirse de los rasgos viales de las ciudades entre sí? El carácter totalizante y, por tanto, desproporcionado de la prohibición legislativa de circulación de vehículos de tracción animal también se desprende del hecho de que la ley no entra a considerar que las exigencias viales de los municipios de categoría especial no son similares a la de los municipios de primera categoría, dispensando en cambio, para ambos, un trato igualitario que no puede aplicarse de tal modo. La falta de discernimiento legal acerca de las exigencias propias de cada modelo de ciudad hace que la erradicación sin

contemplaciones de tales vehículos constituya una medida ajena a la realidad de los municipios a los cuales va dirigida.

Teniendo en cuenta lo anterior, esta Corte considera que la decisión legislativa de erradicar el tránsito de vehículos de tracción animal por las vías de los municipios de primera categoría y de categoría especial es inconstitucional, por lo cual la norma que la contiene debe atenuarse de modo que resulte proporcional a la realidad de dichos municipios y de las exigencias de su tejido vial.

Para que la disposición que se estudia resulte proporcional y ajustada a estas premisas, se requiere en primer lugar retirar del ordenamiento jurídico las expresiones “erradicar” y “A partir de la fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal.” La Corte considera que el retiro de tales disposiciones implica el reconocimiento de que la circulación de vehículos de tracción animal no se opone de manera absoluta –como lo sugiere la ley- al tránsito de vehículos automotores y que todo depende de las características específicas de las vías por las que ambos puedan circular.

Por ello, la Corte considera necesario indicar en la parte resolutive de esta sentencia que las autoridades competentes de la regulación del tránsito local, en los municipios de las categorías a las que se refiere la norma, deben ser las encargadas de establecer, en cada caso, cuáles son las vías que pueden ser utilizadas por los propietarios o tenedores de vehículos de tracción animal y cuáles les está vedado transitar por motivos de seguridad vial. Para garantizar que dicha regulación se adapte a las características municipales de la maya vial, la regulación de las autoridades de tránsito debe tener en cuenta que el tránsito urbano de vehículos de tracción animal, que se prohíbe en el artículo 98, no coincide necesariamente con el tránsito en la ciudad, pues existen zonas, áreas, territorios ciudadanos que gracias a sus condiciones bien pueden ser utilizados por los vehículos a que se refiere la norma.

Lo dicho en este sentido tiene antecedente en la jurisprudencia de la Corte. En la Sentencia T-258 de 1996, (M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz) la Corte analizó el deber del Estado en materia de preservación de la seguridad en las carreteras y manifestó que:

“Los organismos gubernamentales competentes están llamados a prever los peligros del tránsito automotor y a tomar las medidas que consideren pertinentes para evitarlos. Los asociados pueden colaborar con ellos, hacerles sugerencias y peticiones, denunciarles situaciones, etc., pero han de partir de la base de que estos organismos son los entes facultados para catalogar una situación como peligrosa y para decidir cuál es la fórmula indicada para, en la medida de lo posible, eliminar o reducir los peligros.” (Sentencia T-258/96)

Dentro de tal regulación no deben olvidarse medidas de protección que eviten el

abuso y el maltrato animal, denunciados por más de un interviniente en el proceso, y tiendan a eliminar la comercialización de animales enfermos con destino a los mataderos públicos, hecho que también fue alertado por la intervención ciudadana. Las autoridades no pueden ser ajenas a esta realidad, que también deben tener en cuenta al momento de adoptar las medidas pertinentes.

Así entonces, esta Corte concluye que la restricción a que ha sido sometido el derecho al libre desarrollo de la personalidad se encuentra en contravía de los imperativos constitucionales, por lo que las expresiones mencionadas deben ser declaradas inexecutable.

No obstante, como la Corte tiene reparos adicionales sobre la norma demandada, que no se agotan con las inexecutable declaradas en el numeral anterior, esta Corporación adelantará el estudio del artículo 98 de la Ley 769 a la luz de otros de los artículos constitucionales que el demandante dijo haberse vulnerado.

b. Derecho fundamental al trabajo

El demandante también señala que la norma acusada vulnera el derecho al trabajo de quienes viven de la explotación económica de los vehículos de tracción animal.

Para contestar al cargo debe decirse que la protección del derecho al trabajo es una obligación primordial del Estado. De conformidad con el artículo 25 de la Carta, aquel debe prestar una especial protección a los trabajadores, ya que del ejercicio libre de las fuerzas laborales dependen la estabilidad económica y social del país y la nivelación de las desigualdades de los asociados; y, además, porque por la vía de su protección se garantiza la realización y dignificación de la persona humana.

Ahora bien, el deber de protección del derecho al trabajo comprende la preservación de su núcleo esencial. En términos generales, y siguiendo al profesor Peter Haberle, la Corte ha precisado que el núcleo esencial de un derecho fundamental consiste, en el *“ámbito necesario e irreductible de conducta que el derecho protege, con independencia de las modalidades que asuma el derecho o de las formas en que se manifieste. Es el núcleo básico del derecho fundamental, no susceptible de interpretación o de opinión sometida a la dinámica de coyuntura o ideas políticas. Sentencia T-002/92 M.P. Alejandro Martínez Caballero.* En la misma línea, la Corporación sostuvo que *“El núcleo esencial de un derecho fundamental consiste en su naturaleza, es decir, en su esencia como principio de operación, en la esfera irreductible del derecho; en otras palabras, el núcleo esencial es el constitutivo del ente jurídico que determina su calidad de inherente a la persona. Aquel bien que por esencia se le debe a la criatura racional y en algunos casos a la persona moral, de manera incondicional Sentencia T-047/95, M.P. Vladimiro Naranjo Mesa.”*

En tratándose del núcleo esencial del derecho al trabajo, la jurisprudencia constitucional prescribe que éste reside en *“la libertad para seleccionarlo, por lo que, salvo las restricciones legales, consiste en la realización de una actividad libremente escogida por la persona dedicando a ella su esfuerzo intelectual o material, sin que puedan impedírsele los particulares ni el Estado a quien, por el contrario, le compete adoptar las políticas y medidas tendientes a su protección y garantía. Sentencia C-107 de 2002, M.P. Clara Inés Vargas Hernández*

La Corte dijo además que:

“Este derecho...comporta la exigencia de su ejercicio en condiciones dignas y justas, es decir, su realización en un entorno sin características humillantes o degradantes o que desconozca los principios mínimos fundamentales establecidos por la Constitución, y además que permita su desarrollo en condiciones equitativas para el trabajador.” (Sentencia C-107 de 2002)

No obstante, pese a que el núcleo esencial del derecho al trabajo goza de indudable protección constitucional, también es claro que no todos sus aspectos relacionados están igualmente amparados por la Carta. La Corporación ha dejado establecido que la protección constitucional de esta garantía no incluye la obligación de que el Estado provea efectivamente de fuentes de trabajo a todos los asociados, como tampoco la obligación de mantener individuos en cargos determinados por tiempo indefinido. Esta protección tampoco implica que el Estado deba soportar el ejercicio de actividades laborales en cualquier sitio y por tiempo no establecido, pues un principio de orden social exige que las autoridades reglamenten el ejercicio de las actividades laborales cuando éstas lleguen a afectar derechos ajenos.

Así las cosas, el derecho al trabajo puede ser sometido a restricciones en aras de permitir su ejercicio pacífico y compatible con los derechos ajenos. La Corte ha seguido la misma tesis en múltiples pronunciamientos, como es el caso del contenido en la Sentencia T-047 de 1995. En este fallo la Corte consideró que *“el derecho al trabajo, al ser reconocido como fundamental, exige la protección a su núcleo esencial, pero no la trae consigo la facultad de obtener una vinculación concreta, porque ésta también puede constituir una legítima expectativa de otros, con igual derecho. Así, pues, en aras del derecho a la igualdad, no hay que proceder contra los intereses ajenos, sino en concordancia con ellos, de suerte que se realice el orden social justo, es decir, la armonía de los derechos entre sí”*

“Así las cosas, debe entenderse que el derecho al trabajo no consiste en la pretensión incondicional de ejercer un oficio o cargo específico, en un lugar determinado por el arbitrio absoluto del sujeto, sino en la facultad, in genere, de desarrollar una labor remunerada en un espacio y tiempo indeterminados.” (Sentencia T-047 de 1995)

Precisando el concepto la Corte dijo:

“Es cierto que el derecho al trabajo es fundamental, y, por tanto, su núcleo esencial es incondicional e inalterable. Pero lo anterior no significa que los aspectos contingentes y accidentales que giran en torno al derecho al trabajo, sean, *per se*, tutelables, como si fueran la parte esencial.

“(…)

“Así las cosas, debe entenderse que el derecho al trabajo no consiste en la pretensión incondicional de ejercer un oficio o cargo específico, en un lugar determinado por el arbitrio absoluto del sujeto, sino en la facultad, in genere, de desarrollar una labor remunerada en un espacio y tiempo indeterminados”.(Sentencia T-047/95. M.P. Dr. Vladimiro Naranjo Mesa)

** Análisis de la norma demandada a la luz del derecho al trabajo*

En el caso de la norma demandada, es indudable que el derecho al trabajo ha sido sometido a una restricción. Se pregunta entonces ¿tal restricción es ofensiva del núcleo esencial de ese derecho?

En principio, podría considerarse que la limitación a utilizar ese sistema de transporte no constituye una garantía que haga parte del núcleo esencial de este derecho. Dentro de tal lógica, la restricción legal limitaría un aspecto adyacente del derecho al trabajo, que no es fundamental para su ejercicio. En el mismo sentido, podría agregarse que la conducción de vehículos de tracción animal constituye el instrumento por el cual sus propietarios realizan variados oficios que pueden sintetizarse en el transporte de personas y de cosas y que el uso de este específico medio de transporte no hace parte del núcleo esencial del derecho al trabajo porque el transporte de personas y de cosas no se realiza exclusivamente a través de las carretas o “zorras”, sino que pueden ser reemplazados por otros más acordes con las exigencias del tráfico moderno.

No obstante, para la Corte, el argumento anterior resulta ser en extremo formalista. Esta Corporación considera que el análisis de los derechos y garantías que hacen parte del núcleo esencial del derecho no puede hacerse allende las condiciones particulares de su titular. La situación concreta de la comunidad que deriva su sustento diario de la conducción de carretas o 'zorras' no permite considerar su vehículo como un simple instrumento de transporte - que pudiera reemplazarse fácilmente por otro de mayor evolución- sino como la base fundamental, la posibilidad mecánica misma de desempeño de sus actividades laborales. No es entonces una herramienta adyacente a su oficio, de la que pudieran echar mano a liberalidad, sino el instrumento por excelencia del cual dependen para llevar a cabo su trabajo.

Esta Corporación considera que tal y como corresponde a la redacción original de la norma, la disposición legislativa sí constituye una violación inminente del núcleo esencial del derecho al trabajo de los usuarios de los vehículos de tracción animal, pues dicha redacción no se limita a restringir el derecho a usar este tipo de transporte sino que dispone su 'erradicación' de las vías de todos los municipios de primera categoría y de categoría especial.

Nuevamente, la naturaleza desproporcionada de la disposición surge de que se le prohíba a los propietarios y conductores de estos vehículos, no sólo conducirlos por las vías urbanas de los municipios de categoría especial y de primera categoría, sino explotarlos económicamente y, por ende, aprovecharlos como instrumento de trabajo, sin consideración al hecho de que el peligro para la seguridad vial que tal explotación económica implica no es ostensible ni inminente en todas las vías de los municipios mencionados.

La erradicación de esta modalidad de transporte, que no sólo afecta el derecho a la libre circulación, tiene repercusiones en el derecho al trabajo de quienes viven de manejarlos, por lo que bien puede decirse que, en su caso, el núcleo esencial de tal derecho trabajo ha quedado seriamente afectado.

En conexidad con lo anterior, la norma también resulta atentatoria del derecho al mínimo vital de quienes tienen puesta su supervivencia en la conducción de los vehículos halados por animales. La erradicación de estos vehículos, sin que medie una normatividad de transición efectiva –como se verá más adelante-, trae para los conductores de las 'zorras' una pérdida económica de severas consecuencias, dado que su subsistencia se encuentra ligada con este oficio.

En virtud de que el trabajo diario de quienes conducen las carretas se da sobre dichos aparatos, es innegable que su principal fuente de recursos económicos proviene de allí. Es fácil considerar que su 'salario' se obtiene de la explotación económica de estos vehículos y que, por tanto, el Estado está en la obligación de protegerlo al igual que protege el contenido mínimo del salario ordinario.

Por esta razón, la Corte estima que la norma vulnera el mínimo vital de quienes dependen económicamente de la conducción de estos vehículos, pues es claro que sin la posibilidad de tenerlos a su disposición, aquélla elimina *“esa porción absolutamente indispensable para cubrir las necesidades básicas de alimentación, vestuario, educación y seguridad social”*, que es como dicho concepto ha sido definido por la Corte sentencia T-497 de 2002 M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra

Pero ello no es todo. Según el artículo 13 de la Carta Política, *“[e]l Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados”*, además de lo cual protegerá *“especialmente a aquellas personas que por su condición económica (...) se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta (...)”*

De conformidad con el texto constitucional, la protección que las autoridades deben suministrar a los grupos poblacionales sometidos a condiciones económicas desfavorables, marginados por la sociedad e incapaces de afrontar las exigencias impuestas por el desarrollo no puede quedarse en el plano meramente teórico. Exige la adopción de medidas concretas, reales y efectivas que busquen disminuir los niveles de inequidad y permitan la incorporación de dichos sujetos a la dinámica del progreso. Tal como lo sostuvo la Corte en la Sentencia C-316 de 2002, en la cual la Corporación declaró la Inexequibilidad de la cuantía mínima de la caución prendaria en el proceso penal:

“La evidente desigualdad económica que impera en esta sociedad impone al Estado la adopción de medidas que tiendan a su nivelación, bien reconociendo derechos especiales a los menos favorecidos, ya imponiendo sacrificios adicionales a quienes se encuentran en posición de privilegio. El juez constitucional, como garante de los principios que inspiran la estructura del Estado Social de Derecho, debe entonces intervenir en la consecución de dicha igualdad, a efectos de que las normas constitucionales imperen plenamente y en beneficio del conglomerado.” (Sentencia C-316 de 2002 M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra)

Este principio jurídico, que define los contornos del concepto del Estado Social de Derecho, impone que en el diseño de toda política pública, el Estado deba evaluar los efectos de sus decisiones en los intereses de los grupos poblacionales marginados o económicamente débiles. Tal requerimiento implica que el Establecimiento no puede ser sordo a las necesidades que emergen de la población dependiente de la tracción animal y que es su deber estudiar la forma de hacer compatibles una realidad patente de la vida nacional con las exigencias de la vida moderna en materia de tránsito vehicular. De allí la necesidad de que el Estado diseñe programas de transición que permita la realización efectiva, concreta y práctica del principio de la igualdad material, a fin de evitar que las personas perjudicadas por las políticas públicas reciban de lleno sus efectos nocivos.

Las inexecutableidades declaradas en el numeral anterior pretenden evitar que la prohibición absoluta contenida originalmente en la norma produzca sus efectos inconstitucionales. La Corte estima que habiéndose declarado inexecutable las expresiones “*erradicación*” y “*a partir de esa fecha las autoridades procederán a retirar los vehículos de tracción animal*” ha quedado también protegido el derecho al trabajo de los individuos a los que va dirigida la disposición.

** Condicionamiento de la medida restrictiva y principio de la confianza legítima*

Pese a las declaraciones anteriores, esta Corte tiene todavía más reparos en contra del artículo demandado, tal como quedó redactado luego de habersele retirado las expresiones que fueron consideradas inexecutable.

Al respecto la Sala considera que el retiro de las expresiones “*erradicación*” y “*a partir de...*”, va encaminado a la protección del derecho al libre desarrollo de la personalidad y del derecho al trabajo, pero considera que también otras de las expresiones del Artículo 98 deben ser condicionadas, a efecto de garantizar la aplicación del principio de confianza legítima de los asociados frente a la restricción de impedir la circulación de vehículos de tracción animal por las vías que las autoridades competentes consideren conveniente.

En efecto, habiendo quedado establecido que la restricción del tránsito de vehículos de tracción animal puede implementarse en las vías que las autoridades competentes establezcan, también es necesario precisar que dicha restricción debe estar acorde con los principios que rigen la actividad de la administración pública, uno de los cuales es el principio de la confianza legítima.

El demandante dice que se rompe con el principio de confianza legítima cuando el legislador prohíbe la circulación de vehículos de tracción animal a personas a las que se les había permitido conducirlos. Advierte que dicho principio, basado en la presunción de buena fe y en la seguridad jurídica, resulta violentado por la norma si se tiene en cuenta que el tiempo conferido para que los afectados por la medida encuentren una alternativa laboral viable, no es suficiente para que dichas personas, que no gozan de una formación académica adecuada, accedan al mercado laboral en condiciones dignas y justas.

Partiendo de la base de que, a partir de esta Sentencia, la prohibición de circulación de vehículos de tracción animal se limita a las vías establecidas por las autoridades competentes, el argumento del demandante sigue siendo admisible en cuanto a que el tiempo conferido por la disposición para que la restricción entre a operar no parece ser razonable.

El principio de confianza legítima ha sido utilizado en varias oportunidades por la Corte para resolver conflictos similares al aquí expuesto. El caso más relevante ha sido el de los vendedores ambulantes y las medidas que pretenden removerlos del espacio público. La Corte ha entendido este principio como una garantía a favor de los asociados que le impide al Estado adoptar decisiones abruptas y sorpresivas que afecten situaciones jurídicas particulares, sin implantar medidas de transición o choque que minimicen los efectos negativos de esos cambios de regulación.

La idea que subyace al concepto es que la actividad lícita de los particulares se extiende hasta donde las autoridades lo permiten, al punto que dicha tolerancia genera una expectativa de continuidad en quienes la desarrollan. Aunque el Estado no se encuentra impedido para prohibir el ejercicio de tal actividad o para cambiar su regulación, es claro que cualquier modificación significativa produce resultados concretos en la expectativa formada. Por virtud del concepto de confianza legítima, el Estado se encuentra en el deber de diseñar mecanismos

adecuados para que tales expectativas no resulten severamente afectadas, rompiéndose con ello el equilibrio provocado por su tolerancia.

Sobre este particular la Corte sostuvo, citando a García de Enterría: "A ese problema ha dado una respuesta adecuada el principio de protección de **la confianza legítima**, que, formulado inicialmente por la jurisprudencia alemana, ha hecho suyo el Tribunal Europeo de Justicia a raíz de la Sentencia de 13 de julio de 1965. Dicho principio, del que ha hecho eco entre nosotros la doctrina (GARCIA MACHO) y, posteriormente, el propio Consejo de Estado (vid. la Memoria del Alto Cuerpo consultivo del año 1988), no impide, desde luego, al legislador modificar las regulaciones generales con el fin de adaptarlas a las exigencias del interés público, pero sí le obliga a dispensar su protección, en caso de alteración sensible de situaciones en cuya durabilidad podía legítimamente confiarse, a los afectados por la modificación legal, a quienes ha de proporcionar en todo caso tiempo y medios para reequilibrar su posición o adaptarse a la nueva situación, lo que, dicho de otro modo, implica una condena de los cambios legislativos bruscos adoptados por sorpresa y sin las cautelas aludidas García de Enterría, Eduardo y Fernández, Tomás-Ramón. Curso de Derecho Administrativo II Ed. Civitas. Madrid 1991. p. 375-376. (Sentencia T-225 de 1992 M.P. Jaime Sanín Greiffenstein)

En el caso particular, es cierto que los propietarios de estos coches venían ejerciendo su oficio de manera legítima -y está por demás decir que después de la vigencia de la norma podrán seguir haciéndolo en las zonas en que esa circulación se permita-, y también lo es que el Estado tenía la posibilidad de regular la conducción de los mismos por la vía pública.

De conformidad con el principio de confianza legítima, la prohibición no podría ser sorpresiva, pues ello rompería el equilibrio derivado de su tolerancia. Sin embargo, el Estado dispuso en las normas pertinentes no entrarían a regir inmediatamente, sino un año después de la entrada en vigencia del Código de Tránsito, a lo cual se añade que las autoridades competentes están obligadas a crear los mecanismos necesarios para ofrecer a los afectados, alternativas laborales suficientes y adecuados a su condición. A juicio de la Corte, estas dos medidas podrían considerarse fundamento suficiente para sostener que el Estado no ha vulnerado la confianza legítima que en él pusieron los conductores de esos vehículos.

No obstante, es un hecho cierto que la orden impartida por la ley para que las autoridades locales inicien las gestiones de capacitación y estudio de alternativas laborales para los conductores de vehículos de tracción animal no garantiza que dichos programas se hagan realidad. La protección que el Estado debe suministrar a la comunidad de personas que subsisten de este oficio no puede quedar supeditada a la confianza en que la administración municipal instaurará los programas de capacitación ordenados por la Ley, en asocio con el Sena, y otorgará una solución efectiva y real a los afectados por la medida en un año contado a partir de la entrada en vigencia de la Ley 769.

El anterior es un anhelo del legislador que por su carácter incierto no admite el preclusivo término de un año que prevé la norma. Nada garantiza entonces que las alcaldías municipales y distritales junto con el SENA tengan diseñados y en plena operación los programas de readaptación laboral de los conductores de carretas haladas por animales, en el término de un año contado a partir del 13 de diciembre de 2002, día en que empezó a regir la norma de conformidad con lo estipulado en el artículo 170 de la Ley 769.

Así entonces, esta Corporación considera que el establecimiento del término de un año para implantar la medida restrictiva no puede hacerse sin tener en cuenta la voluntad real de cada una de las administraciones locales para adelantar los programas de capacitación a que debe someterse a los poseedores de los vehículos de tracción animal. De lo contrario la Administración estaría atentando contra el principio de confianza legítima, ya que habría impuesto una restricción al ejercicio de una actividad lícita sin conferir a los afectados por la medida una posibilidad real y efectiva de buscar alternativas laborales acordes con el ordenamiento jurídico y el interés público.

Por tal razón, esta Corporación considera que la exequibilidad del artículo 98 de la Ley 769 debe condicionarse a que el año a partir del cual puede implantarse la restricción al tránsito de los vehículos de tracción animal debe comenzar a regir, no desde la vigencia de la ley, sino del momento en que la administración local – municipal o distrital- ponga en funcionamiento los programas de capacitación y las actividades alternativas y sustitutas para los conductores de dichos vehículos.

Esta conclusión también implica, como es lógico, la declaración de inexecutable de la expresión *“contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley”*, que también se encuentra consignada en el inciso primero de la norma.

5. Fallo inhibitorio

Esta Corporación se abstendrá de emitir pronunciamiento respecto del párrafo 1º del artículo demandado por cuanto el demandante no formuló cargo alguno contra la excepción contenida en la norma, que excluye de la prohibición circulatoria a los vehículos de tracción animal dedicados al turismo. Aunque bien podría sostenerse que la exclusión de estos vehículos conlleva la vulneración del derecho a la igualdad, no es menos cierto que una acusación de este tipo requeriría de una argumentación más profunda. La diferencia de trato no supone *per se* la discriminación, por lo que sería necesario ahondar en las razones del legislador si se pretende juzgar la exequibilidad de la norma. En esos términos, dado que ninguna razón se esbozó al respecto, la Corte encuentra justificado el fallo inhibitorio.

VII. DECISIÓN

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

RESUELVE

PRIMERO.- INHIBIRSE para emitir pronunciamiento de fondo respecto del parágrafo 1º del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, por las razones expuestas en el literal g) del numeral 3º de la parte considerativa de esta Sentencia.

SEGUNDO.- Declarar **INEXEQUIBLES** las siguientes expresiones del artículo 98 de la Ley 769 de 2002: *“Erradicación de los”; “contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley”, y “A partir de esa fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal.”*

TERCERO.- Declarar **EXEQUIBLE** el resto del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, bajo el entendido de que la prohibición a que se contrae la norma se debe concretar, por las autoridades municipales o distritales competentes, a determinadas vías y por motivos de seguridad vial, y que la misma sólo entrará a regir siempre que real y efectivamente se hayan adoptado las medidas alternativas y sustitutivas previstas en el parágrafo 2º del artículo 98 de la ley antes citada, en el respectivo distrito o municipio.

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

LUIS EDUARDO MONTEALEGRE LYNETT
Presidente

JAIME ARAÚJO RENTERIA
Magistrado

ALFREDO BELTRÁN SIERRA
Magistrado
MANUEL JOSÉ CEPEDA ESPINOSA
Magistrado

JAIME CÓRDOBA TRIVIÑO
Magistrado

RODRIGO ESCOBAR GIL
Magistrado

MARCO GERARDO MONROY CABRA
Magistrado

ALVARO TAFUR GALVIS
Magistrado

CLARA INÉS VARGAS HERNÁNDEZ
Magistrada

MARTHA VICTORIA SÁCHICA MENDEZ
Secretaria General

Aclaración de voto a la Sentencia C-355/03

DERECHOS FUNDAMENTALES - No es cierto que por su propia naturaleza nacen limitados (Aclaración de voto)

DERECHOS FUNDAMENTALES - Nacen con los límites que la Constitución establece (Aclaración de voto)

DERECHOS FUNDAMENTALES - Legislador no puede limitarlos (Aclaración de voto)

DERECHOS FUNDAMENTALES - Límites particulares pueden ser aplicados cuando la Constitución expresamente lo señale (Aclaración de voto)

Referencia: expediente D-4314

Demanda de inconstitucionalidad contra el Artículo 98 de la Ley 769 de 2002, Nuevo Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Magistrado Ponente:
Dr. MARCO GERARDO MONROY CABRA

Con el respeto acostumbrado por las decisiones de la Corte Constitucional, aclaro mi voto en relación con el tema de los límites de los derechos fundamentales. La Corte Constitucional en numerosas sentencias ha sostenido la tesis de que los derechos fundamentales son por su propia naturaleza limitados; tesis que no he compartido y a la cual de manera verbal me he opuesto en la Sala y de la que es necesario tomar distancia por escrito para que quede claramente fijada mi posición.

No es cierto que los derechos fundamentales nacen “por su propia naturaleza limitados”; pues cuando la Constitución consagra un derecho fundamental se debe presumir la máxima amplitud del mismo (es lo que la doctrina constitucional

italiana denomina presunción de la máxima expansión de la libertad).

En realidad los derechos fundamentales nacen sólo con los límites que la propia Constitución les establezca (bien que se trate de otros principios fundamentales u obligaciones constitucionales).

Esta distinción es importante, por las consecuencias que trae aparejadas; ya que si no existe otra norma constitucional que limite el derecho, el legislador no puede limitarlo y correlativamente el ciudadano debe gozar plenamente de ese derecho fundamental; y cualquier límite que no tenga fundamento en la propia Constitución es inconstitucional.

Esto es también válido en relación con ciertos límites particulares, que no pueden ser aplicados a los derechos sino cuando la Constitución expresamente lo señala y que a contrario sensu no pueden aplicarse si la Constitución expresamente no los establece; por ejemplo: los conceptos de seguridad pública, buenas costumbres, sanidad, orden público, etc., no pueden aplicarse para restringir o limitar derechos fundamentales por el legislador si la Constitución expresamente no los establece.

Fecha ut supra.

JAIME ARAUJO RENTERIA
Magistrado

Tomando como base lo consagrado en los artículos 40-6 y 95-7 de la Constitución Política que dice:

Artículo 40 numeral 6º: Interponer acción pública en defensa de la Constitución y la ley.

Artículo 95 numeral 7: Colaborar para el buen funcionamiento de la administración de la justicia.

Permite estas normas como derechos de los ciudadanos y deberes y derechos, a mirar las violaciones que atenten lo consagrado por la Constitución Política.

Como lo considera la Sentencia C-475/03 al referir que el Actor de la Demanda aduce dentro de la norma demandada que se viola por parte de las disposiciones acusadas el Derecho a la Igualdad, ya que el legislador parcializó la aplicación de la medida al prohibir el tránsito de vehículos de tracción animal en unas ciudades determinadas (los distritos), y permitirlo en otras, soslayando que, se trata del mismo tipo de vehículos los cuales tienen idénticas características, como lo es el transporte de carga de personas, cuyo objeto o finalidad es la derivar el sustento económico de quienes ejercen esa actividad. Sostiene que sí la intención del legislador es descongestionar las vías, la prohibición debe ser total y no parcial como lo prevén las disposiciones demandadas.

En lo que respecta al Señor Procurador General de la nación, en lo dicho por el , que para la sala la demanda de Inconstitucionalidad no adolece de ineptitud sustancial, puesto que si bien es cierto de ella no puede predicarse una coherencia interna, también lo es que de su interpretación pueden inferirse por lo menos dos cargos de Inconstitucionalidad.

El primero, que hace referencia a la supuesta violación del artículo 13 de la carta política (Derecho a la Igualdad), el actor funda a su vez en dos argumentos: por la aplicación parcial de la medida de erradicación de los vehículos de tracción animal, que a su juicio, debe operar en todos los municipios del país, sin tener en cuenta su categoría, ya que en todos ellos puede existir el mismo grado de congestión vehicular y el riesgo inminente de causar lesiones a otros.

Así, resulta infundado el argumento del actor en cuanto a que, en todos los municipios y distritos del país, genera la misma congestión, puesto que como se indico no es la actividad per-se la que afecta la libre circulación del transporte automotor sino que esa situación tiene directa relación con la infraestructura vial y la población con que cuente la entidad territorial, y dice la corte que el pretender darle aplicabilidad del artículo 98 de la ley 769 de 2002, a todos los Distritos y municipios del país, sería darle el mismo trato a entidades territoriales que se encuentran ya categorizados según el artículo 6º de la ley 136 de 1994, en situaciones fácticas disímiles, dando efectividad al principio de igualdad al que alude entre otras normas constitucionales al Artículo 13 superior, el legislador, al momento de regular el ámbito territorial de aplicación de una prohibición como la contenida en la norma demandada, debía prodigar un tratamiento desigual al advertir que todos los municipios y distritos no tienen la misma categorización.

Desde mi punto de vista a pesar de que la norma demandada es clara en decidir sobre los Distritos o municipios de categoría Especial y primera categoría, en donde por supuesto se dan niveles de población altos y el sistema de tránsito es complejo, en comparación con el sistema de otros Distritos y municipios de distinta categorización, se debe observar frente a derechos públicos que su aplicación debe ser ERGA-OMNES, ya que la ingerencia de este tipo de tránsito en los distritos y municipios del territorio Colombiano es evidente, y no se podría pensar en legislar para aquellos que se encuentran en municipios de alto volumen de población, y no para aquellos que circulan en municipios con menor volumen de población, si bien el riesgo puede ser mayor donde más circulación existe, pero va ha estar implícito en cualquier actividad que se desarrolle con el deber de cuidado: la doctrina Alemana he definido cuidado como aquello que alguien está obligado a utilizar como medio para evitar realizaciones inminentes del tipo de acuerdo con las circunstancias concretas.

El transporte en vehículos de tracción animal se desempeña a nivel país, en municipios de diversas categorías; la presencia de esta clase de transporte mantiene per-se un riesgo propio, constante e independiente del entorno y la

categoría del municipio en que se esté desarrollando la actividad. Si bien el artículo 6º de la ley 136 de 1994, fija la categorización de los municipios y distritos, con el objetivo de asignar recursos fiscales, esta categorización por la naturaleza de su enfoque planificador de asignación de recursos, no debe ser considerada ni homologada para determinar e intervenir los problemas de tránsito y circulación vehicular, en perímetros urbanos de algunos municipios del país.

3.2 PROPUESTA DE DECRETO REGLAMENTARIO A LA LEY 769 DE 06 DE AGOSTO DE 2002, PARA REGULAR EL TRANSITO DE LOS VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL EN EL TERRITORIO COLOMBIANO

El Decreto Reglamentario que se propone, parte de él Decreto que se encuentra en vigencia en la ciudad de Bogotá (Decreto 510 de 2003) del cual se extractaron los artículos y párrafos que podrían aplicarse en todo el territorio Nacional y se incluyeron adiciones y modificaciones que considere faltaban para dimensionar el control, regulación y vigilancia que conlleva a facilitarle a los Organismos que regulan en cada Municipio y Distrito el tránsito de vehículos de tracción Animal.

Para mayor facilidad y comprensión se resaltan en negrilla las adiciones propuestas al Decreto en mención.

DECRETO REGLAMENTARIO NUMERO _____ DE _____ 200_.

POR EL CUAL SE REGLAMENTA EL ARTICULO 98 DE LA LEY 769 DE 2002.

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA, en uso de sus facultades Constitucionales y legales, en especial las que confiere el Artículo 11 y 25 de la Constitución política, y en desarrollo de la ley 769 de 2002.

CONSIDERANDO

Que para ofrecer las garantías de una adecuada circulación en las ciudades del país, para evitar y promover el derecho a un ambiente sano, dispuesto en el artículo 79 de la Constitución Nacional, precaver problemas de Salud pública y evitar el maltrato de los animales, se hace necesario reglamentar el tránsito de Tracción Animal en los municipios y distritos de todo el territorio Colombiano.

Que con el fin de reglamentar el tránsito de los vehículos de tracción animal el Artículo 2 de la ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre los define como los vehículos no motorizados halados o movidos por animal.

Que en desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, dispone que todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional.

Que con el fin de garantizar el preconcebido derecho del artículo 24 de la Constitución Nacional la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre regula la circulación de peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas abiertas al público, señalando la intervención y reglamentación de las autoridades para garantizar la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Que el artículo 98 de la ley 769 de 2002 señalaba: "Erradicación de los vehículos de Tracción animal. En un término de (1) año, contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley, se prohíbe el tránsito urbano en los municipios de categoría especial y en, los municipios de primera categoría del país, de vehículos de tracción animal. A partir de esta fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal".

Teniendo en cuenta lo previsto en la ley 84 del 27 de diciembre de 1989, por la cual se adopta el Estatuto Nacional de protección de los Animales y se crean unas contravenciones y se regula lo referente a su procedimiento.

Que la Corte Constitucional, mediante la sentencia C-355 del 2003 declaró inexecutable las expresiones: “*Erradicación de los*”; “*contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley*”, y “*A partir de esa fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal.*”

Que atendiendo a la declaración de Exequibilidad, del resto del Artículo 98 de la ley 769 de 2002, pronunciado por la Corte Constitucional en Sentencia C-355, en su entendido de que la prohibición a que se contrae la norma se debe concretar, por las autoridades municipales o distritales competentes, a determinadas vías y por motivos de seguridad vial, **y que la misma sólo entrará a regir siempre que real y efectivamente se hayan adoptado las medidas alternativas y sustitutivas previstas en el parágrafo 2º del artículo 98 de la ley antes citada, en el respectivo distrito o Municipio, el presente decreto debe adoptarse para todo el territorio Colombiano, en cumplimiento con lo resuelto en la mencionada Sentencia.**

Que las Sentencias 475 y 481 de 2003 emanadas de la Corte Constitucional están a lo resuelto en la Sentencia C-355, operando el fenómeno de la Cosa Juzgada Constitucional.

Que para efectos de dar cumplimiento a las Sentencias mencionadas es necesario tener en cuenta que el artículo 2 de la ley 617 de 2000 define como distritos o municipios de categoría especial todos aquellos distritos o municipios con población superior o igual a los quinientos mil uno (500.001) habitantes y cuyos ingresos corrientes de libre destinación anuales superen cuatrocientos mil (400.000) salarios mínimos legales mensuales, y los que tienen entre 100.001 y 500.001 habitantes, y cuyos ingresos anuales oscilen entre cien mil (100.000) y cuatrocientos mil (400.000) salarios mínimos legales mensuales (primera categoría).

Que considerando que los vehículos de Tracción Animal, circulan en los municipios y distritos capitales de Colombia y considerando

Que en mérito de lo expuesto,

DECRETA

CAPITULO I ESPECIFICACIONES GENERALES DEL VEHICULO

ARTÍCULO 1.- Los vehículos de tracción animal que a la expedición de este

decreto reglamentario, transiten en el territorio nacional deberán ser registrados por su propietario ante los organismos de tránsito y transporte de la Jurisdicción.

Los Organismos de Tránsito y Transporte difundirán la aplicación del presente decreto con el fin de que todos los conductores de vehículos de Tracción animal sean registrados. Al finalizar la elaboración del registro se congelara la expedición de nuevas licencias de conducción y placas para este tipo de vehículos.

Lo anterior con el fin de garantizar la cobertura de los planes alternativos y sustitutos para los conductores de estos vehículos de conformidad con el párrafo 2 del artículo 98 de la ley 769 del 2002, dando cumplimiento a las Sentencias C-355, 475 y 481 DE 2003, emanadas de la Corte Constitucional.

ARTÍCULO 2:- Los requisitos para el registro inicial de un vehículo de tracción animal y la obtención de la licencia de tránsito, para el duplicado en el caso de pérdida, hurto o deterioro de la licencia de tránsito o de la placa, por concepto de registro inicial o traspaso de la propiedad son los siguientes:

Registro Inicial:

- Original del Formulario Único Nacional completamente diligenciado sin improntas.
- Autorización escrita del propietario cuando el trámite no se realice personalmente, **debidamente autenticada.**
- Original o copia al carbón del recibo de pago de derechos de trámite.
- Original del Certificado del Registro Voluntario, expedido por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Cada Ente territorial.
- Fotocopia de la cédula de ciudadanía del propietario.
- **Certificación del estado físico del equino, con ficha de identificación, expedida por la autoridad competente o una Sociedad protectora de animales debidamente registrada en cada municipio o dentro de su jurisdicción.**

Traspaso:

- Original del Formulario Único Nacional completamente diligenciado sin improntas.
- Autorización escrita del propietario cuando el trámite no se realice personalmente, debidamente autenticada.
- Certificación expedida por la autoridad competente o una entidad protectora de animales delegada por ésta, en la que se autorice de las condiciones físico-técnicas, para continuar con la labor, la cual tendrá una vigencia no mayor a seis meses.
- Original o copia al carbón del pago de derechos de trámite.
- Original de la licencia de Tránsito o denuncia por pérdida no mayor a treinta

(30) días

- En caso de adjudicación por sucesión, fotocopia de la sentencia con constancia de ejecutoria, o de la escritura que protocolice la sucesión.
- Fotocopia de la cédula de ciudadanía del comprador debidamente autenticada.

Duplicado Licencia de Tránsito:

- Original del Formulario Único Nacional, completamente diligenciado sin improntas.
- Denuncio de pérdida o hurto de la licencia de tránsito original, no mayor a treinta días.
- Autorización escrita del propietario cuando el trámite no se realice personalmente debidamente autenticada.
- Original o copia al carbón del pago de derechos del trámite respectivo.
- Original de la licencia de tránsito deteriorada. El original de la Licencia de Tránsito a reponer, será entregado por el usuario al momento de retirar el trámite terminado.
- Fotocopia de la cédula de ciudadanía del propietario **debidamente autenticada**.

Duplicado de placa:

- Original del Formulario Único Nacional, completamente diligenciado sin improntas.
- Denuncio por pérdida, **o hurto**, de la placa Original.
- Autorización escrita del propietario, cuando el trámite no se realice personalmente debidamente autenticada.
- Original o copia al carbón del pago de derechos del trámite respectivo.
- Original de la licencia de Tránsito.
- Entrega de la placa deteriorada o la denuncia por pérdida de la misma. El original de la placa a reponer, será entregada por el usuario al momento de retirar el trámite terminado.
- Fotocopia de la cédula de ciudadanía del propietario **debidamente autenticada**.

PARÁGRAFO PRIMERO.- De acuerdo con el artículo 45 de la ley 769 de 2002, todo vehículo de tracción animal, deberá llevar una (1) placa reflectiva, centrada en la parte posterior del vehículo.

PARAGRAFO SEGUNDO.- En caso de pérdida, extravío o deterioro de la licencia de Tránsito o de la placa el propietario del vehículo de tracción animal deberá solicitar un duplicado, los que se expedirán con el mismo número.

Seguros y Responsabilidad:

- Para Transitar en todo el Territorio Nacional, todos los vehículos de Tracción Animal, deberán estar amparados por una póliza de un seguro obligatorio, de Accidentes de Transito, SOAT.
- El Seguro obligatorio de Accidente de Tránsito, se expedirá de acuerdo a normatividad vigente, y cubrirá los siguientes amparos:
 - A. Gastos Medico Quirúrgicos, Farmacéuticos y Hospitalarios 450 SMLMV.
 - B. Incapacidad Permanente 200 SMLMV.
 - C. Muerte de la Víctima 600 SMLMV.
 - D. Gastos funerarios 200 SMLMV.
 - E. Gastos de Transporte y Movilización de Victimas 15 SMLMV.

PARAGRAFO TERCERO.- Período de Transición. El plazo máximo para la obtención de la Licencia de tránsito y la placa reflectiva será de **seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente Decreto Reglamentario.**

ARTÍCULO 3- CARGA MAXIMA AUTORIZADA. El peso máximo de carga autorizado para vehículos de Tracción animal para las ciudades montañosas será:

1. En carros o carretas de un eje con dos ruedas y un animal de tiro, hasta 500 Kilogramos en la totalidad de la carga **(incluye peso de la carreta y hombre).**

El peso máximo de carga autorizado para vehículos de tracción animal para las ciudades planas será:

2. En carros o carretas de dos ejes con cuatro ruedas, con esferas o salineras y un tiro, hasta 800 Kilogramos en la totalidad de la carga **(incluye peso de la carreta y hombre).**

PARAGRAFO UNO.- Se entenderá como ciudad montañosa, aquella ciudad con pendientes iguales o superiores al 6% y ciudad plana aquella ciudad con pendientes entre 0% hasta 3%.

PARAGRAFO DOS.- Se entenderá como totalidad de la carga la suma, del peso de la carreta, la mercancía y el conductor.

ARTÍCULO 4.- ELEMENTOS DE SEGURIDAD

Medidas para evitar el movimiento de vehículo estacionado: En concordancia

con el ARTÍCULO 80 de la Ley 769 de 2002, todo vehículo de tracción animal deberá estar provisto de elementos mecánicos que bloqueen la rotación de sus ruedas cuando el vehículo se encuentre estacionado y el conductor descienda del mismo. El bloqueo podrá efectuarse con tacos de madera en forma triangular. En este caso se deberán colocar dos tacos de madera bloqueando al menos el 50% de las ruedas de un vehículo con un tiro o la totalidad de las ruedas en vehículos con dos tiros.

PARAGRAFO UNO.- Toda carreta de un eje, deberá estar provista de un tercer apoyo, el cual deberá ubicarse en uno de los tiros o en el centro de la parte delantera de la carreta como también deberá estar provista de un sistema mecánico de frenado en casos de emergencia para su uso en Descensos.

Sistema de señalización: Todo vehículo de tracción animal deberá portar dos señales de alerta reflectiva (color rojo) en la parte posterior, de tal forma que indiquen la geometría del vehículo a los demás conductores. Cada señal deberá ubicarse en el extremo de la carreta y en todos los casos serán siempre visibles (se colocaran sobre la carga o la carpa, según el caso). Cada señal tendrá un área mínima de reflexión de 0,02 metros cuadrados (10 cm x 20 cm) y podrá tener forma triangular o rectangular.

De acuerdo con el artículo 45 de la ley 769 de 2002, todo vehículo de tracción animal, deberá llevar una (1) placa reflectiva, ubicada en el extremo trasero como identificación.

Equipos de prevención y seguridad. Ningún vehículo de tracción animal podrá transitar por las vías de circulación autorizadas por el organismo de Transito de cada municipio sin portar el siguiente equipo de carretera como mínimo:

- Un gato con capacidad para elevar el vehículo cargado.
- Una cruceta o herramienta para desmontar las ruedas.
- Dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical.
- Un botiquín de primeros auxilios.
- Mínimo dos tacos para bloquear el vehículo de un eje y cuatro para vehículo de dos ejes..
- Caja de herramienta básica.
- Linterna.
- **Un juego de herraduras de Repuesto y Equipo para herrar.**

Protección ambiental. Teniendo en cuenta lo previsto en el Artículo 31 del código Nacional de Recursos Naturales el Transporte de carga utilizado con esta clase de vehículos, no podrá transportar materiales volátiles, inflamables o corrosivos, explosivos.

PARAGRAFO UNO - De acuerdo a lo previsto en el Código Nacional de Recursos Naturales en su Artículo 38, en cada municipio se deberá organizar servicios adecuados de recolección, transporte y disposición final de basuras.

PARAGRAFO DOS - Todo vehículo de tracción animal debe estar provisto de talega o pañal, la cual se instalara en la parte posterior del semoviente, e ira comunicada con la carreta, con el fin de acumular los excrementos del animal y evitar la contaminación en vía pública, la cual se fabricará de material fácilmente lavable.

PARAGRAFO TRES: Todo vehículo deberá llevar un balde con el fin de recolectar agua para suministrarle al equino.

CAPITULO II REQUISITOS DEL CONDUCTOR

ARTÍCULO 5.- El conductor del vehículo de tracción animal deberá obtener la licencia de conducción que lo acredite como competente para esta actividad, para lo cual deberá demostrar conocimientos básicos de las normas y señales de Tránsito mediante examen teórico-practico que se practicará en la Dirección Técnica de Pedagogía de la Secretaría de Tránsito y Transporte de cada Ente Territorial.

PARAGRAFO PRIMERO - El SENA, y las Entidades Protectoras de Animales, tendrán a cargo el diseño de programas, destinados para capacitar, y evaluar de manera escrita normas que versan sobre vehículos de tracción animal y sobre el buen trato y manejo de los semovientes **las competencias necesarias y exigidas para la labor de conductor de vehículo de tracción animal.**

PARAGRAFO SEGUNDO - El porte de la licencia de conducción será obligatorio, mientras se conduce el vehículo de tracción animal.

PARAGRAFO TERCERO - **Período de Transición.** El plazo máximo para la obtención de la Licencia de Conducción será **de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente Decreto.**

ARTÍCULO 6.- La licencia de conducción será expedida por los organismos de Transito y Transporte de cada Municipio, en formato propio, previo cumplimiento de los siguientes requisitos:

- **Haber cumplido la mayoría de edad (18años).**
- Una foto de 3x4 fondo azul.
- Fotocopia de la cédula de ciudadanía

- Certificación expedida por los organismos de tránsito y transporte, sobre la aprobación a satisfacción de las pruebas en lo concerniente a competencias en las normas de tránsito, conocimiento de las normas de seguridad vial y del manejo y buen trato al animal.
- Grupo sanguíneo y factor RH.
- Certificado de examen médico-psicotécnico, expedido por los profesionales autorizados por los organismos de Tránsito.
- Saber leer y escribir.

PARAGRAFO PRIMERO - La licencia de conducción tendrá una **vigencia de tres años**, para su obtención será necesario que el conductor se encuentre a paz y salvo por todo concepto con los organismos de Tránsito y Transporte de cada Municipio.

En caso de pérdida o deterioro de la licencia de conducción, el conductor del vehículo de tracción animal, deberá solicitar un duplicado ante la Secretaría de Tránsito y Transporte de cada municipio.

ARTÍCULO 7.- En el vehículo de vuelco de tracción animal solamente podrá viajar el conductor.

PARAGRAFO PRIMERO - **Se prohíbe expresamente, el transporte de pasajeros o acompañantes en los vehículos de Tracción Animal.**

MEDIDAS DE SEGURIDAD: Como medida de seguridad se tendrán en cuenta las siguientes:

- El conductor deberá portar sobre torso y espalda un chaleco reflectivo, debidamente demarcado con la placa del vehículo que conduce. La altura mínima de las letras y números de la placa será de 10 centímetros de alto por 5 centímetros de ancho. El grosor mínimo de las letras y números de la placa será de 1 centímetro.
- **El conductor deberá portar casco que cumpla con la norma técnica Colombiana del “ICONTEC”, para vehículos no motorizados.**

ARTÍCULO 8.- Todo conductor deberá portar obligatoriamente los siguientes documentos vigentes:

- El certificado expedido por **Asociaciones y/o Sociedades Protectoras de Animales**, facultades de Medicina Veterinaria publicas o privadas determinando detalladamente el estado físico del animal, notificando si es apto para desempeñar esta labor. Este certificado debe ser revalidado cada seis meses.
- La licencia de tránsito.
- La licencia de conducción.

ARTÍCULO 9.- Queda expresamente prohibido conducir un vehículo de tracción animal en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias alucinógenas.

CAPITULO III CONDICIONES DEL ANIMAL DE TIRO

ARTÍCULO 10.- Los animales de tiro para el servicio de carga deben ser mayores de tres (3) años y menores de diez años.

ARTÍCULO 11.- No se podrá imponer trabajo a los animales de carga menores de 3 años ni mayores de 10, ni a los que se encuentren en estado de caquexia, desnutrición, inanición, vejez, en estado de gestación, **trastornos en su marcha, cualquier grado de agudeza visual**, lo mismo que aquellos que padecen defectos físicos de nacimiento o malformaciones adquiridas por enfermedad o en accidentes.

PARÁGRAFO UNO.- Las hembras que se encuentren en estado de preñez o crianza temprana no podrán realizar trabajo alguno, lo mismo los animales de tiro que se encuentren enfermos, **trastornos en su marcha, cualquier grado de agudeza visual**, lo mismo que aquellos que padecen defectos físicos de nacimiento o malformaciones adquiridas por enfermedad o en accidentes.

Los caballos deben estar debidamente herrados. No podrá someterse a trabajo pesado el caballo que circule sin una o varias herraduras o desherrado o mal herrado, **en vías asfaltadas, pavimentada o empedrada.**

PARAGRAFO DOS - Se prohíbe sujetar a la carreta, animales sin amansar que no obedezcan a la rienda.

PARAGRAFO TRES - A través de las Facultades veterinarias y/o Sociedades o Asociaciones Protectoras de animales, se realizarán las respectivas orientaciones, para el amanse.

PARAGRAFO CUARTO: De la Identificación del Equino: Se dispone de un sistema de identificación, el cual debe incluirse dentro del registro que se expide por parte de las autoridades competentes, datos como tatuajes y/o microchips, señas corporales como manchas y rótulos plásticos en la oreja derecha.

CAPITULO IV DE LA CRUELDAD CON LOS ANIMALES

ARTÍCULO 12.- Queda totalmente prohibido fatigar a los animales; sólo se deben manejar con riendas y freno adecuado, que será de barra. Se prohíbe golpear o

torturar el animal para que camine o se levante cuando éste se haya caído, o para que realice un esfuerzo adicional.

Se prohíbe encadenar a los animales para evitar que caminen en los parqueaderos o lugares donde viven o dejarlos abandonados en el espacio público. Así mismo se prohíbe aplicar grasa en las heridas de los animales.

Se prohíbe conducir animales que carezcan de una o la totalidad de herraduras.

Las autoridades competentes pueden retener al animal por violación a la Ley 84 de 1989 y dejarlo a disposición de las **asociaciones y/o entidades** Protectoras de animales, **o al coso municipal.**

ARTÍCULO 13.- Movilización de Animales. De conformidad con el artículo 97 de la ley 769 de 2002 no deben dejarse animales sueltos en las vías públicas, o con libre acceso a estas. Las autoridades tomarán las medidas necesarias para despejar las vías de animales abandonados, que se entregaran a **Sociedades y/o Asociaciones** protectoras de animales o al **Coso Municipal.**

Artículo 14.- En caso que el animal sea entregado en custodia a asociaciones sin ánimo de lucro, por maltrato o violación al Estatuto Nacional de Protección de los Animales (Ley 84 de 1989) serán las Sociedades y/o Asociaciones protectoras de animales, debidamente acreditadas o el coso municipal y que cuenten con la experiencia en equinos y con los recursos técnicos y humanos, quienes los reciban en custodia y les suministren los cuidados necesarios para su recuperación a costa del propietario o tenedor del animal.

Cuando los animales estén enfermos, lesionados, en mal estado de nutrición y se configure una violación al Estatuto Nacional de Protección de los Animales (Ley 84 de 1989) serán retenidos por las autoridades competentes y puestos al cuidado de Sociedades y/o Asociaciones Protectoras de animales dedicadas a la protección de los animales; quienes los someterán a los tratamientos veterinarios necesarios para su recuperación y los cuidarán a costa de los propietarios, hasta que se encuentren en condiciones aptas para laborar.

Las autoridades competentes, para garantizar la protección del animal podrán aprehender en forma inmediata a cualquier animal o animales en cuya contra se esté ejerciendo tortura, maltrato o cuando sea obligado a trabajar en condiciones inapropiadas, tales como agotamiento, enfermedad o lesión, preñez, cojera, sobrecarga, o con aparejos y elementos de tracción en mal estado, o no le sea prestada atención veterinaria ante enfermedad o lesión, o en general, ante cualquier situación que ponga en peligro la vida, integridad o bienestar del animal y frente a cualquier conducta que constituya violación a los principios contenidos en la Ley 84 de 1989.

En concordancia con el Artículo 14 de la Ley 84 de 1989, si transcurridos

treinta (30) días el propietario no solicita la restitución del animal y paga las expensas de transporte, manutención, protección ú otros que se hubieren causado, el semoviente quedará a disposición del alcalde o el inspector de policía que haga sus veces estos a su vez harán la entrega de los mismos a Instituciones o Entidades sin animo de lucro con preferencia a las dedicadas a la Protección de Animales. Cuando el funcionario competente considere necesario, podrá ordenar el depósito por un tercero, y transcurrido el tiempo de los treinta días, si el animal no es solicitado, el municipio cancelará al depositario el valor de las expensas que se hayan sufragado, y les dará el destino haciendo entrega a las Sociedades Protectoras de Animales debidamente registradas.

Artículo 15.- En caso de accidente de Tránsito donde esté involucrado un animal de tiro, se notificará a las Sociedades Protectoras de Animales, para que lo trasladen a una clínica especializada, legalmente reconocida, donde deberá prestarse la atención médica necesaria y suministrar certificación de las condiciones en las que se recibe el animal, o al coso municipal donde se le prestara la asistencia medico-veterinaria. La recuperación del animal será a costa del propietario o tenedor del mismo.

ARTÍCULO 16.- En concordancia con el artículo 46 del capítulo X de la ley 84 del 27 de diciembre de 1989, corresponde a los Alcaldes ó a los inspectores de policía, conocer en primera estancia las contravenciones de que trata el Estatuto Nacional de Protección de los animales.

CAPÍTULO IV DE LOS APEROS

ARTÍCULO 17.- Los elementos que se deben utilizar en el manejo del animal de tiro son los siguientes aperos: frontalera, anteoreja reflectiva, muserola, quijera, ahogadero, riendas, collera, enjalma, media gamarra, tiro, horcate, lomera, grupera, retranca, correa y barriguera. No se puede colocar bozal con cadena o elementos corto punzantes. En todos los casos el animal deberá estar debidamente herrado.

ARTÍCULO 18.- Los Aperos deben ser confeccionados con diseños ergonómicos y materiales en cuero que garanticen la bioseguridad para el animal.

PARAGRAFO PRIMERO - Las Sociedades Protectoras de animales serán las encargadas de certificar en asocio con el Instituto de Normas Técnicas “ICONTEC”, el cumplimiento de esta disposición.

CAPITULO V DE LA CARRETA

ARTICULO 19.- La carreta de un sólo eje no podrá exceder su peso de 250 Kilogramos. La carreta de dos ejes no podrá exceder su peso de 400 Kilogramos.

CAPITULO VI RESTRICCIONES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

ARTÍCULO 20.- Según el primer inciso del párrafo 1 del artículo 6 de la ley 769 de 2002 y en concordancia con la exequibilidad del resto del artículo 98 de la ley 769 de 2002, será competencia de cada Alcalde, la regulación de las vías de acceso en los Municipios tanto de categoría Especial como de primera categoría y demás previendo lo dispuesto por el Artículo 320 de la Constitución Política, horarios de circulación para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos por las vías públicas con sujeción a lo dispuesto en el Código Nacional de Tránsito.

PARAGRAFO UNO - En cada municipio se tendrá en cuenta el flujo vehicular, y por lo tanto las horas de tránsito, sin exceder del límite de SEIS (6) horas en el día.

PARAGRAFO DOS - Por ningún motivo se permitirá el tránsito de los vehículos de tracción animal en horas pico.

ARTÍCULO 21.- Los vehículos de tracción animal tendrán restricción de pico y placa.

PARAGRAFO UNO - Todo vehículo de tracción animal podrá circular entre las 06:00a.m, hasta las 5:00 p.m.,. Teniendo en cuenta el límite de horas de trabajo de que habla el párrafo uno del artículo 20 del presente decreto.

ARTÍCULO 22.- En los días domingos no laborarán, ni podrán ser utilizados para otras actividades, siendo exclusivamente para su descanso.

CAPITULO VI MULTAS Y SANCIONES

ARTÍCULO 23.- Multas y sanciones. Los infractores a lo dispuesto en este decreto en materia de tránsito serán sancionados con multa equivalente a cuatro (4) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo no automotor o de tracción animal que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

- **No transitar por la derecha de la vía**
- **Agarrarse de otro vehículo en circulación**
- **Transportar personas o cosas que disminuyan su visibilidad incomoden la conducción.**
- **Transitar por andenes y demás lugares destinados al tránsito de peatones**
- **No respetar las señales de tránsito**
- **Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos**
- **Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso**
- **Transitar por zonas prohibidas**
- **Adelantar entre dos (2) vehículos automotores que estén en sus respectivos carriles**
- **Conducir por la vía férrea o por zonas de protección o seguridad**
- **Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias, en este caso el vehículo automotor será inmovilizado.**

ARTÍCULO 24.- Inmovilización. La inmovilización de los vehículos de tracción animal será procedente cuando se presenten las siguientes causales, al tenor de la resolución 17777 del 08 de Noviembre de 2002, proferida por el Ministerio de Transporte.

- Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.
- Conducir un vehículo con licencia de conducción vencida.
- Sin placas o sin el permiso
- Con placas adulteradas
- Con placas falsas
- Presentar una licencia de conducción adulterada o ajena.
- Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente
- Conducir con carga de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene, y seguridad ordenadas.
- Conducir un vehículo sin asegurar la carga, para evitar que caigan en la vía pública, y minimizar el riesgo de accidentalidad con exceso de carga.
- Transportar la carga de dimensiones superiores a las autorizadas, será transbordado el exceso.
- Conducir sin los seguros ordenados por ley
- Conducir un vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas.
- Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición
- Transportar personas
- Transportar elementos explosivos, corrosivos, volátiles e inflamables.

ARTÍCULO 25.- SUSPENSIÓN DE LA LICENCIA: La suspensión de la licencia

de los conductores de vehículo de tracción animal será procedente cuando se presenten las siguientes causales, al tenor de la resolución 17777 del 08 de Noviembre de 2002, proferida por el Ministerio de Transporte.

- Presentar Licencia de conducción adulterada o ajena
- Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente
- Conducir en estado de embriaguez, bajo los efectos de sustancias alucinógenas
- Transportar en el mismo vehículo y al mismo tiempo personas y sustancias peligrosas como explosivos, tóxicos, radiactivos, combustibles no autorizados
- En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado.

En caso de inmovilización, las autoridades de tránsito retendrán preferiblemente el vehículo (carreta) y lo trasladarán a los patios o parqueaderos autorizados. Se retendrá el animal si se observa maltrato o violación al Estatuto Nacional de Protección de los Animales (Ley 84 de 1989). En este caso el animal se dejará a disposición de las Sociedades y/o Asociaciones protectoras de animales debidamente acreditadas, o a los cosos municipales quienes los recibirán en custodia para que les suministren los cuidados necesarios, a costa del propietario o tenedor del animal.

ARTÍCULO 26.- El Ministerio de Transporte según sus facultades en especial las conferidas por el Decreto 101 de 2000 y la ley 769 de 2002 en su artículo 135, establecerá la codificación de las sanciones por las siguientes infracciones de tránsito mediante resolución:

- Conducir un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente.
- No portar el Seguro Obligatorio SOAT, o estar vencido.
- Ser halado por otro vehículo Automotor
- Ser el conductor un menor de edad
- Abandonar el vehículo de tracción animal en vía pública
- Realizar el cargue y descargue en zonas y horarios prohibidos
- Transitar el animal sin los aperos completos y con los materiales apropiados.
- Presentar el animal heridas, deformaciones, enfermedad grave o desherrado, en vía asfaltada, pavimentada o empedrada.
- No portar el certificado del estado de salud del semoviente vigente, expedido por la autoridad competente
- No portar el casco protector
- Reparar el vehículo en las vías públicas, parque, acera, o realizarlo sin atender el procedimiento señalado en el presente decreto.

- No portar el equipo de prevención y seguridad establecido en este decreto.
- Los vehículos que ocasionen emisiones fugitivas provenientes de la carga descubierta, hasta tanto se tomen por los agentes de tránsito podrán inmovilizar hasta por veinticuatro (24) horas, debiendo informar de ello a la autoridad de tránsito el infractor las medidas apropiadas para impedir dichas emisiones, sin perjuicio de la aplicación de las demás sanciones que correspondan.

CAPITULO VII

ACREDITACION DE LAS SOCIEDADES Y/O ASOCIACIONES SIN ÁNIMO DE LUCRO

ARTÍCULO 27.- Las Sociedades y/o Asociaciones Protectoras de Animales que deseen obtener la acreditación para encargarse del cuidado de los animales de tiro que sean retenidos por las autoridades competentes en virtud a la violación de lo dispuesto en el Estatuto Nacional de Protección de los Animales (Ley 84 de 1989), deberán inscribirse ante las Subdirecciones de personas jurídicas de las Direcciones Jurídicas de cada Alcaldía de su Municipio acreditando los siguientes requisitos:

- Certificado de cámara de comercio o personería jurídica donde se establezca que es una entidad para la protección de los animales.
- Deberá acreditar la tenencia de la infraestructura necesaria (espacio, potreros, equipos médicos, bretes, etc.), para el albergue y manutención de especies mayores.
- Deberá acreditar la experiencia e idoneidad de su personal en la atención y cuidado de especies mayores, mediante la presentación de certificados de capacitación y/o especialización en el área.
- Deberá presentar la relación de servicios que está en capacidad de prestar detallando para cada uno de estos servicios las tarifas que deberán cancelar los usuarios. Dichas tarifas tendrán una vigencia mínima de un (1) año.

PARÁGRAFO - Período de Acreditación. Las Sociedades y/o Asociaciones Protectoras de animales, tendrán un **plazo de 3 meses contados a partir de la publicación del presente decreto reglamentario** para acreditarse ante las Subdirecciones de personas jurídicas de las direcciones jurídicas de las Alcaldías.

Las Subdirecciones de personas jurídicas de las direcciones jurídicas de las Alcaldías.

Dentro de los tres días hábiles siguientes a la finalización del plazo establecido en el inciso anterior, informará el listado de las Sociedades y/o Asociaciones Protectoras de animales, que han cumplido con la acreditación.

ARTÍCULO 28.- De la certificación para cada animal. La certificación, por cada animal de tiro, será expedida por Sociedades y/o Asociaciones Protectoras de animales, y en ella constará si el animal de tiro que se utilizará para impulsar el vehículo es apto para dicha labor. Esta certificación tendrá una vigencia de seis (6) meses y deberá ser renovada con treinta (30) días de antelación a su vencimiento. La certificación debe contener como mínimo:

- Razón social de la Sociedad y/o Asociación Protectora de Animales que expide el certificado
- Número de teléfono para la atención de emergencias de la Sociedad y/o Asociación Protectora de que expide el certificado
- Dirección del centro de atención donde deberán ser remitidos los animales.
- Número consecutivo del certificado, el cual contendrá: el NIT de la Sociedad y/o Asociación Protectora que lo expide y un número consecutivo de elaboración asignado por la Sociedad y/o Asociación.
- Fecha de elaboración ó renovación.
- Fecha de vigencia, la cual no será superior a seis (6) meses de la vigencia del certificado anterior.
- Nombre del animal.
- Edad aproximada del animal.
- Peso del animal en el momento de ser expedida.
- Peso máximo de carga por tipo de vehículo que puede halar.
- La descripción física del animal.
- Nombre del Propietario del animal.
- Cédula del propietario.
- Dirección de residencia del propietario
- Teléfono del propietario.

Las entidades sin ánimo de lucro ó las asociaciones protectoras de animales serán responsables de actualizar la información contenida en dicho certificado, ante los organismos de tránsito y transporte Operativa de la Secretarías de Tránsito y Transporte de cada municipio; en el formato y medio que está determine, so pena de perder la acreditación.

ARTÍCULO 29.- El presente Decreto reglamentario rige a partir de su publicación y deroga las demás normas que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado Bogotá, D. C. a los ----- días del mes ----- del año -----

ALVARO URIBE VELEZ
Presidente de la Republica de Colombia
ANDRES URIEL GALLEG0
Ministro de Transporte

4. CONCLUSIONES

Es necesario que en Colombia se legisle en profundidad desde el orden Nacional acerca del tema de tránsito de los vehículos de tracción animal, ya que la escasa legislación que se aplica en algunos municipios y Distritos, no aporta en mayor grado al desarrollo cultural, económico, social y medio ambiental.

El marco legal existente que da vida jurídica a los vehículos de tracción animal (Ley 769 de 2002) faculta a las autoridades para fomentar el desarrollo de actividades económicas alternativas y sustitutivas, para las personas dedicadas a esta actividad, sin que hasta el momento se hayan desarrollado programas gubernamentales que fomenten el cambio de actividad para las personas que se dedican o dependen económicamente de esta actividad.

La manera informal en que se desarrolla esta actividad, la permisividad de las autoridades, da pie a la continua y permanente violación de las normas existentes para protección de animales, medio ambiente, salud pública, y seguridad vial.

En la medida en que el transporte en vehículos de tracción animal sea operado como hasta ahora, perpetuará la existencia de índices de marginalidad, pobreza y resentimiento social en el entorno relacionado.

Las autoridades encargadas de controlar y vigilar el transporte de tracción animal, no han destinado los recursos necesarios para controlar y minimizar los riesgos inherentes a esa actividad.

La presencia de este sistema de transporte es un importante indicador del grado de subdesarrollo de nuestro país.

En la actualidad se interponen toda clase de mecanismos jurídicos, para buscar la protección de derechos fundamentales de las personas, pero no se hace igualmente para los animales siendo considerados seres vivientes y utilizados como auxiliares del hombre.

5. RECOMENDACIONES

Se debe plantear políticas claras en materia de circulación vehicular que permitan minimizar riesgos para la seguridad individual y colectiva.

Se debe considerar la aplicación de estudios técnicos para el diseño de los vehículos con mayor desarrollo tecnológico.

Todo vehículo de tracción animal presta servicios mediante una transacción comercial a particulares o a terceros, justificando hacer la homologación legal a categoría de vehículo de transporte público.

Las autoridades, deben asesorar, fomentar y difundir el derecho de agremiación para las personas que se dedican al transporte de tracción animal, con el objetivo de focalizar esfuerzos y canalizar recursos que permitan el mejoramiento de las condiciones de vida de las personas, y animales que derivan su subsistencia de esta labor.

El SENA debe cumplir con su obligación de dar asesoramiento técnico para la construcción de los vehículos que se dediquen al transporte de tracción animal con el fin de dar cumplimiento a lo ordenado en el Artículo 98 parágrafo 2 de la Ley 769 de 2002.

Las alcaldías municipales deben preocuparse por establecer un régimen de tarifas para los servicios que sean prestados por vehículos de tracción animal.

Las alcaldías municipales deben disponer dentro de su plan de ordenamiento territorial, de espacios adecuados que sirvan como terminales y centro de acopio para los vehículos de tracción animal.

Las corporaciones autónomas regionales, y en asocio con el ministerio del medio ambiente deben proponer alternativas que permitan una adecuada disposición final y aprovechamiento de las excretas de los equinos.

5.1 RECOMENDACIONES PARA LAS SOCIEDADES Y/O ASOCIACIONES PROTECTORAS DE ANIMALES

Las entidades que velan por la protección de los derechos de los animales deben justificar su funcionamiento, realizando campañas que fomenten una cultura pro-animal.

Presentar los permisos vigentes que para el desarrollo de su actividad se requieran Realizar actividades, para fomentar los derechos de los animales.

Diseñar y efectuar encuestas a grupos de la comunidad de cada municipio, para crear y actualizar un registro que permita conocer, cuantos vehículos de tracción animal están laborando en cada municipio, y grado de mantenimiento, bienestar y cuidados brindados por parte de sus propietarios.

Realizar semestralmente campañas de manejo, cuidados y zoonosis para todo animal que se dedique a esta actividad.

Ejecutar campañas de esterilización, desparasitación y vacunación en animales, a nivel urbano y rural.

Por medio de conferencias, dar a conocer todo lo concerniente a la Ley 84 de 1989 en centros educativos tanto privados como públicos, para promulgar el fin de esta normatividad, y darle el alcance que verdaderamente tiene.

Difundir y promover el programa de adopción en animales, capacitando y conscientizando a las personas adoptantes en cuanto a protección, manejo y responsabilidad para el animal; ya que es la ayuda para el sustento de las familias.

Ligar esfuerzos con todas las facultades de veterinaria del sector privado o público para realizar las campañas de cuidado, respeto, trato digno y consideración por los animales y además aquellas de tipo médico-quirúrgico.

Tener oficina jurídica dentro de la Sociedad Protectora de Animales para dirimir contiendas que se presenten por el maltrato o violencia a todo animal. Citando la Ley 84 del 27 de diciembre de 1989, Estatuto Nacional de Protección de los Animales.

Concientizar y educar al contraventor, mediante sanciones de tipo moral en forma de trabajo comunitario, no obstante el pago de sanciones de tipo pecuniario o penales que amerite.

Los legisladores pueden tomar como referente de tipo técnico para el diseño de los vehículos de tracción animal el esquema presentado en la tabla 2 (ver tabla 2)

Tabla 2. Dimensiones propuestas para las carretas urbanas de tracción equina de Colombia.

DIMENSIONES DE LAS CARRETAS		
Descripción	Cuatro llantas	Dos llantas
Peso de la carreta	Máximo 500 kg	Máximo 200 kg
Longitud del tiro (desde el Borde)	1,25 a 1,50 m aprox.	1,25 a 1,50 m aprox
Carrocería platón ancho	Máximo 1.00 m	Máximo 1.00 m
Carrocería platón Largo	Maximo1,50 m	Maximo1.00 m
Puesto de trabajo para un (1) hombre	40 x 40 cm parte frontal del platón	40 x 40 cm parte frontal del platón
Altura del carro	Máximo 80 cm al borde inferior del platón	Máximo 80 cm al borde inferior del platón
Material del platón	Madera o plástico	Madera o plástico
Material del chasis	Madera	Madera
Número de juego de hojas de resorte	4 hojas	2 hojas
Cuantas laminas por hoja	Máximo 2 hojas por llanta	Máximo 2 hojas por llanta
Topología de sistema de giro	Quinta rueda (No tipología de camión)	No tiene
Tipo de llantas radio	de Carro no mayor a 10 cm de ancho, o rígida de madera o aluminio	De carro no mayor a 10 cm de ancho, ó rígida de madera o aluminio
Diámetro	50 a 60cm de diámetro	50 a 60 cm de diámetro
Freno	Freno de mano	Freno de mano
Apoyo	No tiene	Debe tener un tercer apoyo en la parte delantera de la carreta

Lina Maria García Ospina, Diseñadora Industrial, Universidad Autónoma de Manizales. Fragmento a comprobar de la investigación en proceso con título: **Hacia la Eco-Evolución del Transporte de Tracción Equino Urbano de las Ciudades Montañas de Colombia**, para obtener el grado de Doctorado en Medio Ambiente en el Programa: Medio Ambiente, Instrumentos Socioeconómicos, Territoriales, Jurídicos y Educativos para el Desarrollo. Universidad Complutense de Madrid - Facultad de Geografía e Historia. España 2000-2002. Noviembre 2004

BIBLIOGRAFIA

ADA Asociación Protectora de Animales de Bogotá.

ARBOLEDA V., Mario. Código Penal y de Procedimiento Penal, Compilado, Concordado y Anotado. 6 ed. Bogotá: Leyer. 2000. 386 p.

ARENAS S., Jorge. La tutela, Bogotá: Doctrina y Ley. 1992. 435 p.

CLUB DE ANIMALES FELICES. www.animalesfelices.org.ar

ENCARTA 2004. Microsoft Corp. Enciclopedia Multimedia Encarta 2004. CD-ROM.

ESCALLON O., Miguel Angel. Código Nacional de Recursos Naturales, Compilado, Concordado y Anotado. 10 ed. Bogotá: Leyer, 2003. 526 p.

GARCIA OSPINA., Lina Maria. Incidencias Sociales y Tecnológicas del Transporte equino urbano en el Hombre y la sociedad de las ciudades montañosas de Colombia. Madrid: Universidad Complutense. 2002. 191 p.

GIRALDO A., Jaime. Metodología y Técnica de la Investigación Jurídica. 6 ed. Colombia: Bogotá: Del profesional. 1994. 354 p.

GÓMEZ S., Francisco. Constitución Política de Colombia Compilado, Concordado y Anotado. 9 ed. Bogotá: Leyer, 1998. 362 p.

HENAO C., Oscar Eduardo. Compilado, Concordado y Anotado. 15 ed. Colombia. Bogotá: Leyer, 1997. 749 p.

JIMENEZ., Jorge Camilo. Código Laboral, Sustantivo del Trabajo y Procedimiento laboral, Compilado, Concordado y Anotado. 15 ed. Bogotá: Leyer, 1999. 1058 p.

LAMPREA R., Pedro Antonio. Metodología del Derecho. 6 ed. Colombia. Bogotá: Del profesional, 1982. 421 p.

LA NUEVA LEY, Código del Menor y Jurisdicción de Familia, Bogotá: La Nueva ley 1990. 100 p.

LA PATRIA, Manizales, No. ed. 29.329. (Mayo 20 de 2004), p. 8b

LA PATRIA, Manizales, No. ed. 29.437 (octubre 5 de 2004), p. 4a.

LEAL P., Hildebrando. Código de Comercio. 14 ed. Colombia: Bogotá: Leyer. 1999. 948 p.

LOPEZ B., Hernán Fabio. Instituciones del Derecho Procesal Civil Colombiano. 5 ed. Colombia. Bogotá: A B C, 1992. 699 p.

MADRID MALO, Mario Garizabal. Diccionario de la Constitución Política de Colombia. Bogotá: Editorial, 1997. 339 p.

MOMO Ediciones, Nuevo Código Nacional de Tránsito Ley 769 de 2002 (Agosto 6), 2003.

NOGUERA L., Rodrigo. Los Recursos Procesales. Bogotá: Fondo de Publicaciones, 1994. 200 p.

OSPINA FERNANDEZ, Guillermo. Régimen General de las obligaciones. 6 ed. Bogotá: Temis, 1998. 525 p.

OSSORIO, Manuel. Diccionario de Ciencias Políticas, jurídicas y Social. Argentina. Buenos Aires: Heliasta, 1981. 797 p.

PEDRAZA C., Ariel. Estatuto de Seguridad Social y de Pensiones. 4 ed. Bogotá: Leyer, 2000. 562 p.

PENAGOS, Gustavo. Código Contencioso Administrativo. 6 ed. Bogotá: Leyer, 2000 p. 794 p.

PLAZAS G., Germán Alonso. La Nueva Seguridad Social. Bogotá: Linotipia. 2000. 625 p.

RAMIREZ POVEDA, Samuel José, El Hombre y el Animal su relación en una concepción legal y filosófica. Bogotá: Instituto de Estudios del Ministerio Público. 2001. 172 p.

RESTREPO., Juan Camilo, Hacienda Pública. 5 ed. Colombia: Universidad Externado de Colombia. 2001. 429 p.

ROJAS A., Rolando. Epidemiología Básica en Atención Primaria de la Salud. Madrid. España: 1994. 295 p.

RUIZ S., José Armando. Código Nacional de Policía Compilado, Concordado y Anotado. 7 ed. Bogotá: Leyer. 1998. 366 p.

SOLANO S., Jairo Enrique. Los recursos Procesales. Bogotá: Doctrina y Ley. 1996. 489 p.

TAFUR G., Álvaro. Código Civil, Compilado y Concordado. 10 ed. Bogotá: Leyer. 1997. 828 p.

TORO SÁNCHEZ, Francia. ENCINALES GALLO, Claudia. Estudio de las condiciones Socio familiares, Económicas y laborales de los Carreteros, análisis de los equinos y Características de los atalajes utilizados en este oficio en el municipio de Manizales, Tesis. Médico veterinario. Facultad de medicina y veterinaria y Zootecnia, Universidad de Caldas. Manizales. Colombia. (1994). 232 p.

ANEXOS

ANEXO A. SENTENCIA C-475/03

COSA JUZGADA CONSTITUCIONAL - Configuración únicamente frente al artículo 25 de la Constitución

PRINCIPIO DE IGUALDAD- Carácter de principio, valor y de derecho fundamental

DERECHO A LA IGUALDAD - Elementos

DERECHO A LA IGUALDAD - Concepción objetiva no formal

CORTE CONSTITUCIONAL - Igualdad formal no es ajena al establecimiento de diferencias en el trato

Conforme lo ha señalado la jurisprudencia constitucional la igualdad formal no es ajena al establecimiento de diferencias en el trato, sustentadas en condiciones relevantes que imponen la necesidad de distinguir situaciones para otorgarles tratamientos diferentes, cuyos supuestos exigen un tratamiento igual para los mismos y desigual con respecto a quienes no se encuentran cobijados por la misma situación.

PRINCIPIO DE IGUALDAD-No vulneración por regulación diferenciada

La consagración de una regulación diferenciada de un asunto por una ley no implica una violación del principio de igualdad, cuando esa diversidad de trato tiene un fundamento objetivo y razonable de acuerdo a la finalidad perseguida por la norma, aspectos éstos que constituyen límites materiales que el legislador encuentra al ejercicio de su función, y que deben valorarse al establecer excepciones a una restricción o prohibición.

ERRADICACION DE VEHICULOS DE TRACCION ANIMAL-Ámbito territorial de aplicación no vulnera derecho a la igualdad

ERRADICACION DE VEHICULOS DE TRACCION ANIMAL-Excepción a la prohibición no vulnera derecho a la igualdad

ERRADICACION DE VEHICULOS DE TRACCION ANIMAL-Excepción a la prohibición es el resultado de la libertad de configuración legislativa

Referencia: expediente D-4340

Demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 98 (parcial) de la Ley 769 de 2002. Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Actor: Edgardo José Maestre Sánchez

Magistrado Ponente:
Dr. JAIME CÓRDOBA TRIVIÑO

Bogotá, D.C., diez (10) de junio de dos mil tres (2003).

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

SENTENCIA

I. ANTECEDENTES

En ejercicio de la acción de inconstitucionalidad, el ciudadano Edgardo José Maestre Sánchez demandó la inconstitucionalidad del artículo 98 (parcial) de la Ley 769 de 2002 *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.”*

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

II. TEXTO DE LA NORMA ACUSADA

A continuación se transcribe el texto de la disposición objeto del proceso y se subraya lo acusado:

“LEY 769 DE 200**Diario Oficial No. 44.932**
(Agosto 6)

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

Artículo 98. Erradicación de los vehículos de tracción animal. En un término de un (1) año, contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley, se prohíbe el tránsito urbano en los municipios de Categoría Especial y en los municipios de primera categoría del país, de vehículos de tracción animal. A partir de esa fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal.

Parágrafo 1°. Quedan exceptuados de la anterior medida los vehículos de tracción animal utilizados para fines turísticos, de acuerdo a las normas que expedirá al respecto el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 2°. Las alcaldías municipales y distritales en asocio con el SENA tendrán que promover actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de los vehículos de tracción animal."

III. LA DEMANDA

El actor solicita la declaratoria de Inexequibilidad del único inciso y del parágrafo 1º del artículo 98 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, por considerar que dichas disposiciones violan los artículos 13 y 25 de la Constitución Política.

La demanda fue inicialmente inadmitida por no haber cumplido con el requisito de que trata el numeral 3º del artículo 2 del Decreto 2067/91, esto es, el accionante no presentó cargos claros, expresos y definidos contra las normas acusadas, por lo cual se le concedió un término de tres (3) días para su corrección.

Dentro del plazo mencionado, el actor corrigió la demanda argumentando que el derecho a la igualdad se viola por parte de las disposiciones acusadas porque mediante éstas, el legislador parcializó la aplicación de la medida al prohibir el tránsito de vehículos de tracción animal en unas ciudades determinadas (los Distritos) y permitirlo en otras, soslayando que, se trata del mismo tipo de vehículos los cuales tienen idénticas características, como lo es el transporte de carga o de personas, cuyo objeto o finalidad es la de derivar el sustento económico de quienes ejercen esa actividad. Sostiene que si la intención del legislador es descongestionar las vías, la prohibición debe ser total y no parcial como lo prevén las disposiciones demandadas.

Agrega el ciudadano, que resulta contrario al ordenamiento superior y concretamente al derecho a la igualdad que sí se permita la actividad de los vehículos de tracción animal para fines turísticos y se impida su utilización para otras actividades, puesto que en ambos casos, las personas que utilizan estos vehículos, derivan su sustento de dicha actividad.

Considera que el artículo 25 de la Carta Política, también resulta quebrantado, en la medida en que los propietarios y tenedores de los vehículos de tracción animal derivan su sustento y el de sus familias de la actividad que con ellos realizan, la cual, al ser considerada como lícita está permitida por el Estado y por ende, la restricción impuesta por las normas acusadas, atenta contra la fuente de subsistencias de esas familias.

IV. INTERVENCIONES

La Corte anota que el 1º de noviembre de 2002 fue recibido en el Despacho del Magistrado Ponente, un escrito de intervención de la ciudadana Lida Yaneth Ramírez Solarte en el cual plantea sus argumentos sobre la norma parcialmente demandada. El Ministerio del Medio Ambiente, a través de apoderada judicial,

radicó en la Secretaría General de esta Corporación un memorial con el mismo propósito el día 10 de diciembre de 2002. Estas intervenciones no serán tenidas en cuenta por haber sido presentadas por fuera del término de fijación en lista. El término de fijación en lista (inciso segundo del artículo 7º del Decreto 2067 de 1991) se inició el 26 de noviembre de 2002 y finalizó el 9 de diciembre del mismo año. Folios 51 y 80 del expediente.

1. Intervención del Ministerio de Transporte

El Ministerio de Transporte, a través del Jefe de la Oficina Jurídica, solicita a la Corte declarar la exequibilidad de los preceptos demandados, al estimar que éstos no quebrantan normas constitucionales sino que por el contrario son desarrollo de las mismas.

Sostiene el interviniente, que de acuerdo con el texto de las disposiciones demandadas la erradicación de la movilización de vehículos de tracción animal opera para las ciudades con habitantes superiores a 100.001, lo cual significa, que dicha medida tendrá aplicación en los municipios que por su grado de desarrollo urbanístico y por ende de tránsito tienen graves problemas de circulación de vehículos, los que se agravan por la movilización de los vehículos de tracción animal, que constituyen un serio obstáculo para la libre y ágil circulación de peatones y automotores en las vías públicas y privadas.

Agrega que la restricción es parcial, toda vez que se circunscribe al perímetro urbano, dando oportunidad a que los vehículos de tracción animal puedan transitar tanto en zonas rurales de los municipios de categoría especial y de primera categoría, como en aquellos a los que se refiere el artículo 6º de la Ley 136 de 1994, tanto en su perímetro urbano como rural.

Precisa, que la movilización de vehículos de tracción animal en los municipios con una población superior a los 100.001 habitantes, configura una actividad que implica riesgo social para la comunidad, puesto que estos aparatos halados o movidos por un animal, obstaculizan la movilidad de los automotores, que de acuerdo con los adelantos tecnológicos y el desarrollo de la infraestructura vial, demandan velocidades muy superiores a las que se puede desplazar un semoviente. En este sentido, considera que conforme lo ordena el artículo 58 de la Carta Política, el interés particular de las personas que maniobran los vehículos de tracción animal debe ceder al interés público o social del cual son titulares la mayoría de los habitantes que transitan por las calles a pie o en vehículo automotor.

Advierte que uno de los principios fundamentales para la movilización de peatones usuarios, pasajeros y conductores es el de brindarles seguridad, garantía que no cumplen los vehículos de tracción animal los cuales carecen de los requisitos mínimos de seguridad, no sólo para quienes habitan en los municipios señalados

por la ley sino para las mismas personas que los conducen.

Señala que si bien con las normas acusadas se establece una prohibición, también lo es que dichas disposiciones ordenan a varias entidades estatales dentro de las cuales se encuentra el SENA, implementar programas para la promoción de actividades alternativas o sustitutivas para los conductores de vehículos de tracción animal, por lo que desde esta perspectiva la violación del derecho al trabajo resulta infundada.

De esta manera, asegura que la medida adoptada por el legislador con las normas demandadas es proporcional y coherente con los fines constitucionales esto es, brindarle a todos los habitantes del territorio nacional, seguridad, calidad y oportunidad en su movilidad mediante una adecuada y racional circulación de vehículos.

2. Intervención del Ministerio de Justicia y del Derecho

El Ministerio de Justicia y del Derecho, por conducto de la Directora del Ordenamiento Jurídico solicita la declaratoria de exequibilidad de las normas demandadas.

Para el Ministerio, la prohibición del tránsito urbano de los vehículos de tracción animal tuvo como fundamento la necesidad de protección de los animales, el riesgo de accidentalidad que generan éstos al transitar por las vías principales de la ciudad y la interferencia en la rápida circulación de los automotores, sin embargo, precisa que la medida también tuvo en cuenta el impacto social de la restricción ya que muchas personas derivan su sustento de la utilización de este tipo de vehículos, por lo cual el mismo Estado debe en un tiempo prudencial, diseñar los programas para la implementación de actividades alternativas o sustitutivas para las personas que se ven afectadas con la medida.

En este sentido, considera que no es cierto como lo afirma el actor, que las normas acusadas violen el derecho a la igualdad, toda vez que *“el trato diferenciado se predica de una situación de hecho diferente por las especiales características de los vehículos de tracción animal, por el riesgo de accidentalidad que pueden generar al transitar por las principales vías de la ciudad, interferencia en la rápida circulación del tránsito y la necesidad de proteger los animales que utilizan, todo lo cual exige una medida acorde con la magnitud del problema, lo que sin duda constituye una justificación objetiva y razonable de la prohibición impuesta por la norma. Folio 76.*

Agrega, que la prohibición de tránsito urbano de los vehículos de tracción animal constituye una finalidad legítima en la medida en que su objetivo último es proteger la vida y seguridad de las personas, así como garantizar la libertad de movimiento y locomoción. Señala, así mismo, que es proporcional, por cuanto su

ámbito de aplicación se restringe exclusivamente a los municipios de categoría especial y a los de primera categoría, es decir, a los de mayor población y desarrollo, donde la circulación de personas en condiciones de seguridad y fluidez debe estar completamente garantizada.

V. CONCEPTO DEL PROCURADOR GENERAL DE LA NACION

El Procurador General de la Nación, solicita a esta Corporación declararse inhabilitada para fallar de fondo la demanda de la referencia por cuanto ésta adolece de ineptitud sustancial.

Precisa que "en el escrito de demanda solo hay una transcripción de los preceptos superiores que se dicen transgredidos y apartes de jurisprudencia constitucional, pero no señala razón alguna de la vulneración de la normativa constitucional que se dice transgredida. Folios 52 y 53.

Por este motivo, el Director del Ministerio Público considera que ante la inexistencia de por lo menos un cargo claro, concreto e inteligible, la Corte no puede pronunciarse de fondo sobre la constitucionalidad de las normas acusadas.

VI. CONSIDERACIONES DE LA CORTE CONSTITUCIONAL Y FUNDAMENTOS DE LA DECISION

1. Competencia

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 241 numeral 4º de la Constitución Política, la Corte es competente para conocer de la presente demanda por estar los preceptos demandados contenidos en una ley de la República.

2. Planteamiento del problema jurídico

La demanda de inconstitucionalidad instaurada en contra del único inciso y del párrafo 1º del artículo 98 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, versa sobre presunta violación al derecho a la igualdad y al trabajo que dichas normas imponen al prohibir el tránsito urbano de vehículos de tracción animal.

Contrario a lo que sostiene el señor Procurador General de la Nación, para la Sala la demanda no adolece de ineptitud sustancial, puesto que si bien es cierto de ella no puede predicarse una coherencia interna, también lo es que de su interpretación pueden inferirse por lo menos dos cargos de inconstitucionalidad.

El primero, que hace referencia a la supuesta violación del artículo 13 de la Carta Política, el cual el actor funda a su vez en dos argumentos: En primer lugar, por la

aplicación parcial de la medida de erradicación de los vehículos de tracción animal, que a su juicio, debe operar en todos los municipios del país, sin tener en cuenta su categoría, ya que en todos ellos puede existir el mismo grado de congestión vehicular.

En segundo lugar, por cuanto la introducción de una excepción a la medida de erradicación de los vehículos de tracción animal, en el sentido de permitir que dichos vehículos se utilicen para fines turísticos excluye otro tipo de actividades que con ellos pueden realizarse.

En sentido contrario, el segundo cargo de inconstitucionalidad alude, a la presunta violación del derecho al trabajo (Art. 25 C.P.) de los conductores, propietarios y tenedores de los vehículos de tracción animal, que según el actor resultan perjudicados con la implementación de la medida, al impedirles continuar realizando una actividad que tiene naturaleza lícita y por ende está protegida por el Estado.

En atención a estas acusaciones los ministerios intervinientes consideran que las normas acusadas aparejan un fin constitucionalmente legítimo cual es el de garantizar la seguridad, la calidad y la oportuna movilidad de los habitantes del territorio nacional en el área urbana, así como la protección de los animales y el adecuado uso de la infraestructura vial.

Agregan, que si bien la medida perjudica a un sector de la población constituido por las personas cuya fuente de sustento se deriva de los vehículos de tracción animal, el interés particular de éstos debe ceder al interés público social del resto de la comunidad cuya vida y eficaz locomoción puede afectarse con el tránsito urbano de aquellos. Coinciden en que el artículo 98 del Código Nacional de Tránsito no sólo impone una prohibición sino que reconoció el impacto social de esa medida, por lo que el legislador ordenó la promoción de actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de esos vehículos.

Corresponde a la Corte Constitucional, entonces, pronunciarse sobre la constitucionalidad de los apartes normativos demandados y para el efecto determinar sí con la erradicación de los vehículos de tracción animal en los términos del artículo 98 del Código Nacional de Tránsito se transgreden los artículos 13 y 25 de la Carta Política por los cargos propuestos por el actor.

3. Ausencia de cosa juzgada constitucional

Esta Corporación mediante la Sentencia C-355 de 200M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra. , realizó el control de constitucionalidad del único inciso del artículo 98 de la Ley 769 de 2002 *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.”*

En dicha oportunidad, el juicio de constitucionalidad tuvo como objeto la confrontación de la norma mencionada frente al derecho al libre desarrollo de la personalidad (Art. 16 C.P.) y el derecho al trabajo (Art. 25 *ídem*). Como resultado de ese análisis, la Corte concluyó que la medida de excluir de circulación los vehículos de tracción animal no era proporcional al fin perseguido por el legislador, que era el de garantizar y aumentar los niveles de seguridad vial en las ciudades que cuentan con una infraestructura vial desarrollada.

En este sentido, se señaló que no es posible afirmar de manera racional que todas las vías de las grandes ciudades son incompatibles con el tránsito de vehículos de tracción animal, ya que la medida de erradicarlos resulta ser desproporcionada por radical y totalizante, en cuanto introduce una prohibición absoluta, con la cual se sacrifican modalidades de circulación que no implican un riesgo inminente para la seguridad vial de esas ciudades.

Se sostuvo en la citada sentencia que la circulación de vehículos de tracción animal no se opone de manera absoluta al tránsito de automotores como lo sugiere el artículo 98 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, por lo que la restricción contenida en dicho precepto debía atenuarse a efectos de que resultara proporcional a la realidad de las grandes ciudades y a las exigencias de su red vial.

Adicionalmente, la Corte consideró que la medida adoptada por el legislador constituía una violación al derecho al trabajo de los usuarios de los vehículos de tracción animal, puesto que la normativa legal no se limitó a restringir el derecho a usar ese tipo de transporte sino que dispuso su erradicación de las vías urbanas de todos los municipios de categoría primera y especial. Es decir, se impide explotar económicamente esta clase de vehículos y por ende aprovecharlos como instrumentos de trabajo, sin consideración al hecho de que el peligro para la seguridad vial que tal explotación económica implica no es ostensible ni inminente en todas las vías de las ciudades en las que tiene aplicación la norma.

Sobre este particular, se explicó que la erradicación de los vehículos halados por animales, sin que medie una normatividad de transición efectiva, trae como consecuencia severas pérdidas económicas para quienes tienen puesta su supervivencia en esta actividad, lo cual no sólo desconocía el derecho al trabajo sino el principio de confianza legítima, por lo que el legislador había impuesto una restricción al ejercicio de una actividad lícita sin conferir a los afectados por la medida una posibilidad real y efectiva de buscar alternativas laborales acordes con el ordenamiento jurídico y el interés público.

Por lo anterior, la Corte en esa sentencia, declaró la Inexequibilidad de las expresiones “*Erradicación de los*”, “*contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley*” y “*A partir de esa fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal.*”, que figuran en el único inciso del

artículo 98 de la Ley 769 de 2002.

Así mismo, declaró la exequibilidad del resto de dicho inciso, "bajo el entendido de que la prohibición a que se contrae la norma se debe concretar, por las autoridades municipales o distritales competentes, a determinadas vías y por motivos de seguridad vial, y que la misma sólo entrará a regir siempre que real y efectivamente se hayan adoptado las medidas alternativas y sustitutivas previstas en el párrafo 2º del artículo 98 de la ley antes citada, en el respectivo distrito o municipio."

Respecto del párrafo 1º del artículo 98 *ídem*, la Corte constató que el demandante no presentó argumentos para fundamentar las razones por las cuales, dicho precepto violaba el derecho a la igualdad, por lo cual se inhibió para emitir pronunciamiento de fondo.

Por lo anterior, en el proceso de la referencia habrá que estarse a lo resuelto en la Sentencia C-355 de 2003 en lo que concierne al cargo formulado por la violación al artículo 25 Superior, restringiendo de esa manera el examen de constitucionalidad, al análisis de las normas acusadas frente a la presunta trasgresión del principio de igualdad (Art. 13 C.P.).

4. Principio de igualdad y la creación de excepciones por el legislador

Como se ha sostenido en múltiples oportunidades por esta Corporación la igualdad ante la ley se encuentra garantizada desde el mismo Preámbulo de la Constitución, no sólo como uno de los fundamentos del Estado social de derecho, puesto que Colombia "reconoce sin discriminación alguna, la primacía de los derechos inalienables de la persona Cfr. Artículo 5 de la Constitución Política. , sino con el carácter de derecho constitucional fundamental cuya consagración se hace en el artículo 13 de la Carta Política.

Desde esta perspectiva, la igualdad, de la cual se predica su carácter de principio, valor y de derecho fundamental, constituye uno de los pilares del Estado colombiano y de la concepción dignificante del ser humano que caracteriza la Constitución de 1991 Corte Constitucional. Sentencia C-409/94. M.P. Hernando Herrera Vergara.

Según lo ha indicado también la Corte Constitucional. Sala de Revisión. Sentencia T-591 de diciembre 4 de 1992. M.P. Dr. Jaime Sanín Greiffenstein., dicho derecho contiene seis elementos, a saber:

a) Un principio general, según el cual, toda Corte Constitucional -Sala Plena-. Sentencia C-221 de mayo 29 de 1992. M.P. Dr. Alejandro Martínez Caballero, pp. 10-12. las personas nacen libres e iguales ante la ley y recibirán la misma protección y trato de las autoridades.

- b) La prohibición de establecer o consagrar discriminaciones: este elemento pretende que no se otorguen privilegios, se niegue el acceso a un beneficio o se restrinja el ejercicio de un derecho a un determinado individuo o grupo de personas de manera arbitraria e injustificada, por razón de su sexo, raza, origen nacional o familiar, o posición económica.
- c) El deber del Estado de promover condiciones para lograr que la igualdad sea real y efectiva para todas las personas.
- d) La posibilidad de conceder ventajas o prerrogativas en favor de grupos disminuidos o marginados.
- e) Una especial protección en favor de aquellas personas que por su condición económica, física o mental se encuentren en circunstancias de debilidad manifiesta, y
- f) La sanción de abusos y maltratos que se cometan contra personas que se encuentren en circunstancias de debilidad manifiesta.

De esta manera el principio de igualdad, se traduce en la garantía a que no se instauren excepciones o privilegios que exceptúen a unos individuos de lo que se concede a otros en idénticas circunstancias, de donde se sigue necesariamente, que la real y efectiva igualdad consiste en aplicar la ley en cada uno de los acaecimientos según las diferencias constitutivas de ellos. El principio de la justa igualdad exige precisamente el reconocimiento de la variada serie de desigualdades entre los hombres en lo biológico, económico, social, cultural, etc., dimensiones todas que en justicia, deben ser relevantes para el derecho Corte Constitucional. Sentencia T-432/92 M.P. Simón Rodríguez Rodríguez.

En este sentido, la igualdad que consagra la Constitución Política tiene una concepción objetiva y no formal, puesto que se predica de la identidad de los iguales y de la diferencia entre los desiguales, concepción ésta que supera así la noción de la igualdad de la ley a partir de la generalidad abstracta, por el de la generalidad concreta, que concluye con el principio según el cual no se permite regulación diferente de supuestos iguales o análogos y prescribe diferente reglamentación a supuestos distintos. Con este concepto sólo se autoriza un trato diferente si está razonablemente justificado Corte Constitucional. Sentencia C-221/92 M.P. Alejandro Martínez Caballero.

Sin embargo, conforme lo ha señalado la jurisprudencia constitucional la igualdad formal no es ajena al establecimiento de diferencias en el trato, sustentadas en condiciones relevantes que imponen la necesidad de distinguir situaciones para otorgarles tratamientos diferentes, cuyos supuestos exigen un tratamiento igual para los mismos y desigual con respecto a quienes no se encuentran cobijados por la misma situación Corte Constitucional. Sentencia C-410/96 M.P. Hernando

Herrera Vergara.

Quiere decir lo anterior que la consagración de una regulación diferenciada de un asunto por una ley no implica una violación del principio de igualdad, cuando esa diversidad de trato tiene un fundamento objetivo y razonable de acuerdo a la finalidad perseguida por la norma, aspectos éstos que constituyen límites materiales que el legislador encuentra al ejercicio de su función, y que deben valorarse al establecer excepciones a una restricción o prohibición.

5. Contenido de la norma parcialmente acusada y su constitucionalidad frente al principio de igualdad

Efectuado el control de constitucionalidad del único inciso del artículo 98 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, en la Sentencia C-355 de 2003, se colige que dicha norma prohíbe el tránsito urbano de vehículos de tracción animal en los municipios de Categoría Especial y en los municipios de primera categoría del país, debiéndose precisar, que dicha norma sólo se ajusta a la Carta Política, bajo el entendido que esa prohibición se concrete, por las autoridades municipales o distritales competentes, a determinadas vías y por motivos de seguridad vial, y que la misma sólo entrará a regir siempre que real y efectivamente se hayan adoptado las medidas alternativas y sustitutivas previstas en el parágrafo 2º de esa misma norma, en el respectivo distrito o municipio.

Teniendo en cuenta el alcance de la norma, advierte la Sala que el primero de los argumentos que expone el demandante para endilgar la violación del artículo 13 Superior por parte del único inciso del artículo 98 del Código Nacional de Tránsito, es el ámbito territorial de la medida, por cuanto en su sentir, la prohibición debe operar en todos los municipios del país, sin tener en cuenta su categoría, puesto que a su juicio en todos ellos puede existir el mismo grado de congestión vehicular.

Sobre este particular, debe señalarse que el cargo no está llamado a prosperar, ya que como lo explicó esta Corporación en la citada Sentencia, la finalidad de la norma no era eliminar de forma absoluta una actividad que tradicionalmente ha sido permitida por el Estado, sino actualizar la normatividad en materia de tránsito terrestre a efectos de hacerla armónica a las necesidades de las nuevas ciudades colombianas, y lograr así, que quienes utilicen la infraestructura vial de las entidades territoriales donde tiene aplicación la restricción, tengan garantizados los derechos a la seguridad, al ambiente sano y al uso común del espacio público.

La prohibición de tránsito urbano de vehículos de tracción animal según el precepto analizado se aplica a los municipios y distritos de categoría primera y especial que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6º de la Ley 136 de 1994, el cual fue modificado por el artículo 2º de la Ley 617 de 200Este precepto

fue declarado exequible por la Corte Constitucional mediante la Sentencia C-579/01 M.P. Eduardo Montealegre Lynett. , tienen esa clasificación atendiendo su población e ingresos corrientes de libre destinación. La citada norma de la Ley 136 de 1994 establece: "Artículo 6°. Categorización de los distritos y municipios. Los distritos y municipios se clasificarán atendiendo su población e ingresos corrientes de libre destinación, así: Categoría especial. Todos aquellos distritos o municipios con población superior o igual a los quinientos mil uno (500.001) habitantes y cuyos ingresos corrientes de libre destinación anuales superen cuatrocientos mil (400.000) salarios mínimos legales mensuales. Primera categoría. Todos aquellos distritos o municipios con población comprendida entre cien mil uno (100.001) y quinientos mil (500.000) habitantes y cuyos ingresos corrientes de libre destinación anuales sean superiores a cien mil (100.000) y hasta de cuatrocientos mil (400.000) salarios mínimos legales mensuales".

En este sentido, es de esperarse que estas entidades territoriales al tener una población y unos mayores ingresos que los municipios y distritos de segunda a sexta categoría, cuenten con una infraestructura vial en el sector urbano en la que por su desarrollo, el tránsito indiscriminado de vehículos de tracción animal afecte la libre circulación de automotores y peatones, genere problemas ambientales y ponga en riesgo no sólo la seguridad de la comunidad en general sino específicamente de las personas que manipulan éstos vehículos, sin ningún elemento o mecanismo de protección.

Infortunadamente el nivel de desarrollo de la malla vial de los municipios en Colombia no es el más óptimo y aún muchos de ellos, tienen precarios accesos al casco urbano, por lo que en estos lugares resulta razonable la utilización de medios de transporte halados por animales. Adicionalmente, en estos entes territoriales, la congestión vehicular resulta ser menos compleja por el número de habitantes que en ellos residen, el cual es inferior a la población existente en los municipios y distritos de categoría primera y especial.

Así, resulta infundado el argumento del actor en cuanto a que, en todos los municipios y distritos se genera la misma congestión a causa de la circulación de los vehículos de tracción animal, puesto que como se indicó no es la actividad *per se* la que afecta la libre circulación del transporte automotor sino que esa situación tiene directa relación con la infraestructura vial y la población con que cuente la entidad territorial.

Pretender aplicar la prohibición del artículo 98 *ídem* a todos los municipios y distritos del país, sería darle el mismo trato a entidades territoriales que se encuentran, precisamente en razón de los criterios de categorización fijados en el artículo 6° de la Ley 136 de 1994, en situaciones fácticas disímiles. En este orden de ideas, para hacer efectivo el principio de igualdad al que alude entre otras normas constitucionales el artículo 13 Superior, el legislador, al momento de regular el ámbito territorial de aplicación de una prohibición como la contenida en

la norma demandada, debía prodigar un tratamiento desigual al advertir que todos los municipios y distritos no tienen la misma categorización.

Por lo expuesto, se declarará la exequibilidad del único inciso del artículo 98 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, en lo que respecta al ámbito territorial de aplicación de la prohibición contenida en dicho precepto puesto que éste no viola el artículo 13 Superior.

El segundo asunto del cual se deriva, en opinión del actor, la violación del principio de igualdad, hace referencia a lo establecido en el parágrafo 1º del artículo 98 del Código Nacional de Tránsito, que establece una excepción a la prohibición que se viene analizando.

En efecto, según dicho precepto a los vehículos de tracción animal utilizados para fines turísticos, no se les prohíbe el tránsito urbano en los municipios y distritos de categoría primera y especial, actividad para la cual estarán sometidos a las normas que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.

El demandante considera que la introducción de esta excepción, en el sentido de permitir que dichos vehículos se utilicen para fines turísticos, viola el principio de igualdad puesto que ello excluye otro tipo de actividades.

Sin embargo, para esta Corporación es claro que la excepción contenida en el parágrafo 1º del artículo 98 del Código Nacional de Tránsito, si bien consagra una aparente diferencia de trato, en la medida en que se privilegió la actividad turística frente a otro tipo de tareas en las que eventualmente pudieran utilizarse los vehículos de tracción animal, lo cierto es, que dicha decisión no está fundada en una categoría potencialmente discriminatoria, no afecta a minorías, no desconoce cláusulas específicas de igualdad (Art.13 Superior), ni tiene consecuencias directas sobre los derechos fundamentales de las personas.

Por el contrario, con dicha excepción se brinda precisamente uno de los canales necesarios para que cualquier persona utilice los vehículos de tracción animal para fines o actividades turísticas, bajo la regulación que para el efecto expida la autoridad suprema de tránsito Cfr. Artículo 1º del Código Nacional de Tránsito Terrestre. y de esa manera quienes se vean afectados por la medida, cuando ella entre a regir, puedan seguir utilizando sus vehículos en las vías urbanas de los municipios y distritos de categoría primera y especial.

Así las cosas, de la norma no puede predicarse la exclusión de una persona o grupo de personas en la utilización de los vehículos de tracción animal para la realización de actividades turísticas, en las ciudades en las que por regla general no sería permitido el tránsito urbano de esos vehículos, puesto que cualquiera que cumpla las condiciones que para el efecto se fijan, podrá participar en dicha actividad.

Sobre este último aspecto, es importante resaltar que la autorización de circulación de los vehículos de tracción animal para fines turísticos, en las grandes ciudades no será indiscriminada sino que deberá estar acorde con las exigencias y requisitos que determine el Ministerio de Transporte, con lo cual se garantiza la existencia de una reglamentación que, en principio, evite los problemas de congestión vial, salubridad y seguridad pública y aunado a ello racionalice el uso y trato que se le dé a los animales por parte de quienes manipulan estos vehículos.

La decisión del Congreso de permitir el tránsito de vehículos no motorizados halados o movidos por un animal Cfr. Artículo 2º del Código Nacional de Tránsito Terrestre. Para fines turísticos no constituye una regulación que sea manifiestamente irrazonable o claramente desproporcionada, puesto que simplemente es resultado del ejercicio de la libertad de configuración (Art. 150 C.P.) que le fue atribuida por la Constitución a esa corporación pública de elección popular.

Desde esta óptica, la excepción que consagra la disposición acusada tiene una incidencia no sólo en el derecho a la recreación que es amparado constitucionalmente (Arts. 47, 52, 64 y 67 C.P.) sino que la medida tiene claros efectos en la economía cuya dirección general está a cargo del Estado (Art.334 C.P.), al ser el turismo una de las actividades que pueden desarrollarse como manifestación de los derechos a la libre empresa y a la libre iniciativa privada (Art. 333 C.P.). Adicionalmente, la distinción que consagra la norma acusada no genera daño alguno sobre el patrimonio jurídico de los ciudadanos y por el contrario, crea una opción, al permitir a las personas que se vean afectadas con la prohibición, tener una fuente de trabajo (Art. 25 C.P.) y de esa manera puedan continuar utilizando sus vehículos de tracción animal.

Finalmente, debe recordarse que al juez constitucional no le corresponde sustituir la función legislativa del Congreso, pues no es atribución de este tribunal sino de los órganos políticos entrar a determinar si consagrar como excepción a la prohibición del tránsito urbano de los vehículos de tracción animal en los términos del artículo 98 del Código Nacional de Tránsito a los que se utilicen para fines turísticos, era la mejor opción para mitigar en parte el efecto de la restricción o si resultaba conveniente en términos de mantener vigentes la tradición y costumbre de la utilización de éstos vehículos y permitir así el beneficio del sector de la economía dedicado al turismo. En consecuencia, se declarará la exequibilidad del parágrafo 1º del artículo 98 del Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002), por el cargo analizado en esta sentencia.

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

Primero.- Estarse a lo resuelto en la Sentencia C-355 de 2003 por medio de la cual se declaró la **INEXEQUIBILIDAD** de las expresiones *“Erradicación de los”; “contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley” y “A partir de esa fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal.”*, que figuran en el único inciso del artículo 98 de la Ley 769 de 2002.

Segundo.- Estarse a lo resuelto en la Sentencia C-355 de 2003 mediante la cual se declaró la **EXEQUIBILIDAD** del resto del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, *“bajo el entendido de que la prohibición a que se contrae la norma se debe concretar, por las autoridades municipales o distritales competentes, a determinadas vías y por motivos de seguridad vial, y que la misma sólo entrará a regir siempre que real y efectivamente se hayan adoptado las medidas alternativas y sustitutivas previstas en el párrafo 2º del artículo 98 de la ley antes citada, en el respectivo distrito o municipio.”*

Tercero. Declarar **EXEQUIBLE** el único inciso del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, en lo que respecta al ámbito territorial de aplicación de la prohibición contenida en dicho precepto, por el cargo analizado en esta sentencia.

Cuarto. Declarar **EXEQUIBLE** el párrafo 1º del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado en esta sentencia.

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

EDUARDO MONTEALEGRE LYNETT
Presidente

JAIME ARAUJO RENTERÍA
Magistrado

ALFREDO BELTRÁN SIERRA
Magistrado

MANUEL JOSÉ CEPEDA ESPINOSA
Magistrado

JAIME CÓRDOBA TRIVIÑO
Magistrado

RODRIGO ESCOBAR GIL
Magistrado

MARCO GERARDO MONROY CABRA
Magistrado

ÁLVARO TAFUR GALVIS
Magistrado

CLARA INÉS VARGAS HERNÁNDEZ
Magistrada

MARTHA VICTORIA SÁCHICA MENDEZ
Secretaria General

Aclaración de voto a la Sentencia C-475/03

PRINCIPIO DE IGUALDAD-Puede predicarse de características personales (Aclaración de voto)

PRINCIPIO DE IGUALDAD-Tratamiento igual (Aclaración de voto)

PRINCIPIO DE IGUALDAD-Reglas de distribución igualitaria (Aclaración de voto)

REGLAS DE IGUALDAD-Inexistencia en el ordenamiento periódico (Aclaración de voto)

IGUALDAD FORMAL O ANTE LA LEY-Significado (Aclaración de voto)

IGUALDAD FORMAL O ANTE LA LEY-Maneras de romperla (Aclaración de voto)

IGUALDAD MATERIAL-Efectividad (Aclaración de voto)

CONTROL DE CONSTITUCIONALIDAD-Aplicación del test leve, mediano o estricto (Aclaración de voto)

TEST LEVE DE RAZONABILIDAD-Orientación en materia económica (Aclaración de voto)

CONTROL DE CONSTITUCIONALIDAD-Ha de juzgarse única y exclusivamente con aplicación de las normas previstas en la Constitución y no en un test (Aclaración de voto)

PRINCIPIO DE RAZONABILIDAD-Límite a la legislación (Aclaración de voto)

PRINCIPIO DE RAZONABILIDAD-Origen (Aclaración de voto)

PRINCIPIO DE RAZONABILIDAD-Fuente de las “lagunas axiológicas” (Aclaración

de voto)

PRINCIPIO DE RAZONABILIDAD-Máquina creadora de lagunas jurídicas
(Aclaración de voto)

TEST DE RAZONABILIDAD-Aplicación (Aclaración de voto)

Referencia: expediente D-4340

Demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 98 (parcial) de la Ley 769 de 2002. Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Magistrado Ponente:
Dr. JAIME CORDOBA TRIVIÑO

Muy respetuosamente me permito aclarar el voto, respecto del principio de igualdad consagrado en las páginas 9 y 10 de la sentencia, por cuanto se recogen unas concepciones estrechas de la misma y el tema de la igualdad es mucho más complejo que de la manera simplista como aquí se trata.

A continuación me referiré a algunos aspectos de la igualdad que son ignorados por la sentencia.

1. La igualdad puede predicarse de características personales; de la distribución hecha entre dos personas o grupos de personas; o de las normas que señalan como se hacen esas distribuciones.

1. a. Igualdad de características personales. La igualdad o desigualdad de características personales, son conceptos descriptivos, por ejemplo, cuando yo digo que una persona tiene la misma estatura, edad, ingreso y raza que otra, esas características se pueden comprobar empíricamente y por lo mismo no son normativas y constituyen verdaderos juicios de valor caracterizantes.

1. b. Igualdad de tratamiento. Si esas mismas dos personas son tratadas por una tercera, de igual manera, es también un concepto descriptivo; por ejemplo, si a una persona se le impone una misma carga o un mismo beneficio que a otra, decimos que son tratadas iguales por un tercero.

1. c. Reglas de distribución igualitarias. El tema de igualdad de tratamiento es diverso al del carácter igualitario de la regla misma; pues, en el primer caso en realidad se está mirando cómo se aplica la regla y lo que ahora preguntamos es si la regla misma es igualitaria o no con prescindencia de su consideración de valor o normativa.

No sobra recordar que la regla de distribución tiene la siguiente formulación

general: Cualquier gravamen o beneficio debe distribuirse o negarse a una persona si tiene o no cierta característica específica, por ejemplo, su capacidad económica, su edad, etc.

2. Algunas reglas de distribución. Con el fin de lograr la igualdad se han esbozado diversas reglas de distribución:

2. a. Partes iguales para todos. Un sistema jurídico o moral es igualitario si todos los cargos o beneficios se distribuyen en partes iguales a todos. Como dijera Aristóteles en la Política (1301 b): “Ser tratado de una manera igual o idéntica en el número y cantidad de las cosas que se reciben”, es la denominada igualdad numérica.

Una aplicación práctica de este criterio, es la que se hace cuando decimos que a todas las personas se les debe reconocer los mismos derechos fundamentales.

2. b. Partes iguales a los iguales. Es la regla consagrada por Aristóteles en su ética a Nicomaco (1131 a): “Cuando los iguales tienen partes desiguales o los no iguales tienen partes iguales”. De esta expresión se deducen dos reglas: a) se debe dar igual a los iguales y b) desigual a los desiguales. Esta segunda regla sin embargo plantea otro problema; si el objetivo es lograr la igualdad, en qué proporción desigual le damos a los desiguales? y la respuesta no puede ser otra que en la misma proporción de la desigualdad. Matemáticamente podemos expresar el concepto así: Si A tiene 2 y B tiene 5 y a B le damos adicionalmente 1 o sea $5+1=6$, tendríamos que darle a A 4 adicionales para hacerlo igual a B o sea $2+4=6$, $A=2+4=6$, con el fin de hacer iguales a A y a B. Otra manera de lograr la igualdad de los desiguales sería quitándole al que tiene más y dándosele al que tiene menos, por ejemplo: Si A tiene 6 y B tiene 2 a A le quitamos 2 y se los damos a B; esta podría expresarse así: $A=6-2=4$, B que tenía 2 le doy los 2 que le quito a A y queda también con 4.

2. c. Partes iguales a un grupo relativamente grande. Esta regla de distribución lo que quiere significar es que cuando se distribuyen beneficios, es más igualitaria la distribución cuanto mayor es la cantidad de personas que lo recibe, si se compara con el número de personas excluidas. De igual manera la norma que establece gravámenes es considerada más igualitaria cuando mayor es el número de personas a las que se les impone.

2. d. Igualdad según los méritos. Otra regla de distribución señalada por Aristóteles en la Política (1.301 a) y que se puede expresar de la siguiente forma: Las personas que tienen iguales méritos merecen partes iguales. Quien tiene más méritos debe tener una parte mayor y quien tiene menos una parte menor.

Esta regla de igualdad no deja de tener problemas, ya que si bien el valor de la cosa dada puede ser medido y objetivamente comprobado y también algunas

características de las personas como la edad, la raza, etc.; el valor de la persona que recibe es subjetivo y no es susceptible de comprobación objetiva. Decir que una persona tiene doble mérito que otra (entendido como mayor valor moral), no es más que un subjetivo juicio de valor que hacemos sobre unas personas. Hay que resaltar aquí a diferencia entre la filosofía estoica que consagró la igualdad de mérito o dignidad de todas las personas, por oposición a la Aristotélica - Platónica que consideraba que los hombres tenían un mérito o valor desigual.

Instituciones como la carrera administrativa, judicial, militar, etc. no son más que aplicaciones de las reglas de la igualdad con base en los méritos o el principio laboral de salario igual a trabajo igual, no es más que concreción de esta regla de distribución.

2. e. Regla de distribución. A cada una según sus actos. Esta regla busca medir los actos realizados por cada uno y se usa frecuentemente para determinar el resarcimiento de los daños ocasionados o la retribución del trabajo. Este principio de igualdad a veces se transforma en principio de proporcionalidad entre los actos realizados y el resarcimiento o retribución recibida; por ejemplo, el principio de igualdad de la Biblia, ojo por ojo diente por diente, puede mutarse para el proporcional, cuando la pérdida del ojo se resarce con una adecuada suma de dinero.

Una regla de distribución sólo es igualitaria o no, si se le mira en relación con la distribución anterior a ella. Sólo es igualitaria si se le relaciona con la distribución anterior, pues si deja intactas las desigualdades de cargas o beneficios anteriores o los aumenta no es igualitaria y sólo lo será si reduce las diferencias o las elimina.

2. f. Igualdad de oportunidades. Dos personas sólo tienen igual oportunidad de ganar en una competencia si parten del mismo lugar, si Y se encuentra detrás de Z debe desplazarse hasta donde se encuentra Z para tener la misma oportunidad que Z, de vencer. La igualdad de oportunidades, lo que busca es un punto de partida igual para todas las personas, de modo que el orden de llegada dependa del esfuerzo individual de cada uno y no de sus circunstancias económicas o sociales.

Esta regla nos lleva a otra íntimamente emparentada con ella, que es la de igual satisfacción de las necesidades fundamentales ya que existe un mínimo de necesidades fundamentales que son sustancialmente idénticas, en una determinada sociedad y tiempo para todas las personas y deben ser satisfechas por todas las personas. Su proyección más radical se encuentra en el principio de distribución comunista que dice: “de cada quien según su trabajo y a cada quien según su necesidad” o como lo expresa el Presidente F. D. Roosevelt “Los hombres menesterosos no son hombres libres”.

2. g. Igualdad y capacidad jurídica. La aspiración milenaria de los hombres al reconocimiento de una igual capacidad jurídica, a pasado desde la abolición de la esclavitud hasta las luchas revolucionarias burguesas y socialistas y se a centrado en la supresión de las discriminaciones. La eliminación de las limitaciones de la capacidad presentan algunos obstáculos que es necesario reseñar pues a pesar de que no se admiten aquellas limitaciones que tienen un claro objetivo de dañar y discriminar, es difícil eliminar aquellas que tienden a proteger a ciertos sujetos; piénsese por ejemplo, en el caso de los niños o de las personas con enfermedades mentales a quienes se les recorta su capacidad con el fin de protegerlos.

Debemos advertir la gran carga ideológica de esta argumentación, ya que aún las limitaciones de la capacidad que tienen el claro objetivo de dañar, han sido frecuentemente justificadas con la necesidad de proteger a la persona cuya capacidad se limita.

3. Como se puede observar de lo dicho hasta ahora en el ordenamiento periódico no existe una sola regla de igualdad. En realidad utilizamos diversas reglas de igualdad que tienen aplicación en ciertos sectores del ordenamiento y no en otro. Por ejemplo, en el tema de carreras (administrativa, judicial) utilizamos la regla de distribución de igualdad con base en le mérito. En cambio, en materia de derechos fundamentales utilizamos la regla de partes iguales para todos o igualdad numérica ya que les reconocemos los derechos fundamentales a todas las personas.

4. La igualdad formal o ante la Ley. Esta igualdad significó una verdadera revolución, que sólo podemos captar en su justa dimensión cuando observamos que en la sociedad feudal los hombres no eran iguales ante la ley y que sus derechos y obligaciones dependían de la clase social a la que pertenecían de modo que el miembro de la nobleza tenía derechos mayores que los de las otras clases (clero, naciente burguesía, ciervos de la gleba, etc.) mientras la naciente burguesía tenía muchas obligaciones, y muy pocos derechos (con razón Sieyes decía que el tercer estado era todo, pero que no tenía ningún derecho). Por esta razón cuando las revoluciones burguesas hicieron a todos los hombres iguales ante la ley dieron un gran paso hacia la dignidad del hombre.

La igualdad formal o ante la ley se rompe de dos maneras:

A. Dándole algo a alguien, que no le damos a los demás, esto es lo que se denomina privilegios; concediendo privilegios.

B. También se rompe la igualdad ante la ley cuando no le damos a algunos, lo que le doy a todos los demás; esto es lo que se denomina discriminaciones; por ejemplo, no le doy el derecho al voto a los negros, que le doy a todas las demás personas.

La igualdad formal o ante la ley, se puede romper hacia arriba, concediendo privilegios o hacia abajo, discriminando. Queremos advertir que las formas de discriminación previstas en el artículo 13 de nuestra Constitución no son las únicas que pueden existir.

La regla general en el estado de derecho es que los hombres son iguales y la excepción es que son desiguales. La desigualdad es la que requiere justificación; la justificación de por que hay que tratar de forma desigual, el trato desigual requiere una justificación; una prueba y una carga argumentativa que no requiere la igualdad formal. La igualdad de trato tampoco requiere justificación; en cambio la disparidad de tratamiento necesita siempre ser justificado.

Esta nos lleva a otro tema que es el de la igualdad material.

5. Igualdad material. Frente a la igualdad de la ley, que era la igualdad burguesa o liberal, su competidor ideológico, que era el socialismo, y que defendía los intereses de la otra clase social que había nacido como hija de la revolución industrial, está es el proletariado; le hizo una grave acusación consistente en que los hombres que eran iguales ante la ley, en los hechos eran profundamente desiguales, pues mientras unos tenían medios económicos para hacer efectivos sus derechos otros carecían de ellos y sus derechos y libertades se quedaban en el papel. Max señalaba cómo en una sociedad como la capitalista, donde los hombres eran desiguales la única manera de hacerlos iguales era con un derecho desigual.

El estado social de derecho que busca hacer efectiva no solo la igualdad formal sino también la material, y aceptando, que en los hechos unos hombres son desiguales a otros, busca hacerlos iguales, dándoles desigual.

Esta distribución desigual debe corresponder no a cualquier diferencia entre los hombres sino a diferencias relevantes, en relación con el fin que se persigue; por ejemplo, la edad es relevante en relación con el derecho de voto; la riqueza es relevante respecto a los impuestos, en cambio, el color de la piel no es relevante respecto de los tributos que debe pagar una persona; en consecuencia una diferencia de trato requiere una prueba, y una justificación de la diferencia relevante existente entre dos personas o grupos de personas.

6. Intensidad del test

Por cuanto, no estoy de acuerdo con incluir en la motivación de la sentencia que el examen de constitucionalidad de una norma pueda realizarse aplicando lo que allí se denomina un “test” de “intensidad” variable según la materia a que se refiera, de tal suerte que él será “leve” si se trata de “materias económicas, tributarias o de política internacional”, pues lo que a la Corte le confía el artículo 241 de la Carta es la guarda de la supremacía e integridad de la Constitución, sin que pueda

establecerse de manera subjetiva que en unos casos debe ser más estricta que en otros, pues lo único que ha de guiar su labor es el ejercicio de la función de control que se le atribuye por la citada norma “en los estrictos términos” que la propia Constitución le señala.

Mi oposición a que la Corte aplique al decidir sobre la constitucionalidad de normas sometidas a su control el concepto de intensidad del test (leve, mediano o estricto), se funda además en que puede ser subjetivo y caprichoso por cuanto habría que preguntarse ¿quién determina la intensidad del test? ¿porqué a unas materias se aplicaría un test leve, a otras uno mediano y a otras uno estricto?. Interrogantes estos que nos podrían conducir en esa materia a preguntar ad infinitum.

Por otra parte, aplicado en una de esas modalidades subjetivas ese “test” siempre debería hacerse así en el futuro. Eso lleva a que la Corte Constitucional “se case con la tesis de que a ciertas materias se aplique de antemano un test de intensidad determinada”, que la Constitución no autoriza.

Afirmar que en materias económicas el análisis de constitucionalidad se oriente mediante “un test leve de razonabilidad” compromete a la Corte en un sentido determinado y la pone a andar un camino que después no puede deshacer y, en cambio, le impide examinar con objetividad cada caso concreto. No es verdad que todo lo que se refiere a materias económicas tenga la misma trascendencia jurídico - constitucional. Por eso, resulta imposible, de antemano, afirmar que el análisis debe ser “leve” en esas materias, pues, como se sabe, hay unas de mayor importancia y trascendencia que otras, aún siendo todas de contenido económico. Así, no es lo mismo una ley que concede un subsidio a los veteranos de la guerra del Perú (de los cuales superviven muy pocas personas) que la ley que adopta el Plan de Desarrollo e Inversiones Públicas, para juzgarlas ambas con poco rigor, con un “test leve”. La dificultad se evita si, en los dos casos, se juzga aplicando sin esguinces la Constitución Política. Lo mismo sucedería con un tratado internacional, si se juzga con fundamento en la Constitución uno destinado al intercambio cultural entre Colombia y Venezuela por ejemplo, que otro que estableciera la pena de muerte para quienes crucen la frontera como indocumentados. En los dos casos, aunque son diversos, la constitucionalidad ha de juzgarse única y exclusivamente con aplicación de las normas previstas por la Carta en una y otra hipótesis, sin necesidad de acudir a la “intensidad” de test no prevista en la Constitución.

Conviene recordar que esa técnica jurídica de la “intensidad de los test” de constitucionalidad producto de la experiencia constitucional Norteamericana, permite clasificarlos de tal suerte que unos serán estrictos, otros medianos y otros leves, dependiendo del intérprete y dejando sin resolver porqué apenas se considerarían esas tres categorías y no otras adicionales, que llevarán, por ejemplo, a “un test estrictísimo”, a un “test levísimo”, a uno “medio estricto”, o a

otro “medio leve”, y para agravar la incertidumbre cabría preguntarse ¿quién determina el test que se escoge?; ¿existen criterios objetivos para escogerlo? O ¿más bien es el intérprete quien escoge subjetivamente un test y luego, a posteriori trata de justificarlo? y, ¿con qué fundamento constitucional?

A mi juicio, el rigor en el control sobre la constitucionalidad de los actos sometidos al mismo por decisión de la Carta Política debe ser, siempre, el que resulte de la confrontación de las normas inferiores con aquella, sin que pueda, en ningún caso, aumentarse o disminuirse para que quepa o no la norma causada dentro de la Constitución según la materia a que ella se refiera, pues ello equivale a que la Constitución se alarga o se acorta según convenga, al igual que ocurría con el “lecho de Proculo” en el que, para que el usuario cupiera se le estiraba o se cercenaba para que de todas maneras diera la medida.

7. El test de razonabilidad

El objeto de esta aclaración de voto es el de hacer unas reflexiones que muestren toda la problemática que existe detrás del concepto de razonabilidad, algunas de estas cogitaciones las he expresado ya en la Sala Plena y en otras aclaraciones de voto.

El principio de razonabilidad no es más que un límite a la legislación y más concretamente al órgano legislativo.

Este principio ha tenido origen en la interpretación que se ha hecho del principio de igualdad y especialmente de la regla de la igualdad que establece que los casos iguales deben ser tratados por el legislador del mismo modo y los desiguales deben ser tratados de manera diferente.

Esta regla de igualdad, sin embargo, no resuelve el problema, sino que lo traslada a otro lugar, pues plantea el problema de decidir cuáles son los casos iguales (para darle igual tratamiento) y cuáles no lo son (para darles distinto tratamiento); dicho de otra manera, cuáles distinciones se justifican y cuáles no (y por lo mismo son discriminatorias).

El principio de razonabilidad trata de dar una respuesta a esta pregunta, sin embargo, implica una contradicción lógica ya que, como lo dijera Riccardo Guastini, es una respuesta tautológica, pues las distinciones hechas por el legislador deben ser razonables para no ser discriminatorias. Lo que significa que para distinguir deben existir razones. Razones, que deben ser buenas razones, buenos argumentos, que equivalen a justificaciones. Por esa razón, Guastini señala que, según el principio de razonabilidad, una distinción es justificada cuando está justificada y esto, desde el punto de vista lógico, es una tautología.

El principio de razonabilidad es también una fuente de las denominadas "lagunas

axiológicas". Se denomina laguna axiológica no a la falta de cualquier norma sino a la falta de una norma justa, es decir, de una norma jurídica que no existe, pero que debería existir a causa del sentido de justicia del intérprete o para la justa aplicación de una norma superior (constitucional).

Cuando el legislador trata de modo igual casos que al intérprete (de la Constitución, o más exactamente, al tribunal constitucional), le parecen diversos, o sea cuando el legislador no distingue cuando debería distinguir, entonces el tribunal constitucional dirá que falta una norma diferenciadora (existe una laguna, pues falta la norma diferenciadora). Cuando el legislador trata de modo diverso casos que al intérprete de la Constitución parecen iguales y, en consecuencia, el legislador ha distinguido sin razón, entonces el intérprete manifestará que falta una norma igualadora (en este caso también existe laguna, ya que falta la norma que iguala y que confiere el mismo derecho).

Como se puede observar, el principio de razonabilidad es una máquina creadora de lagunas jurídicas y es, hay que decirlo claramente, un instrumento de poder en manos de los tribunales constitucionales para revisar discrecionalmente las decisiones del legislador, e incluso para suplantarlo. Precisamente por ser un instrumento tan poderoso es que requiere un uso muy prudente y es por lo que hay que despojarlo de todas sus mitificaciones.

Si bien es cierto las Cortes o Tribunales que hacen control de constitucionalidad han aplicado una técnica denominada "Test de razonabilidad del criterio de igualdad", esta técnica se aplica no sólo al derecho fundamental a la igualdad (artículo 13 de la Constitución Política de Colombia), sino a todos los demás derechos fundamentales. Se utiliza cuando una ley limita cualquier derecho fundamental y busca salvaguardar el contenido esencial de ese derecho.

Este método busca proteger los derechos fundamentales aún frente al propio legislador, ya que la posibilidad que éste tiene de limitar los derechos fundamentales no es ilimitada. El Congreso sólo puede restringirlos cuando estas restricciones se hacen en interés del bien común, es decir, cuando se pueden justificar con consideraciones razonables y objetivas del bien común (fin perseguido) y se compaginan con el principio de proporcionalidad. La limitación tiene que ser adecuada a la obtención del objetivo público perseguido. El medio tiene que resultar necesario o sea que no se hubiera podido elegir otro medio igualmente eficaz, pero que no afectara o lo hiciera en medida sensiblemente menor, el derecho fundamental.

Los derechos fundamentales exigen su máxima realización posible, o lo que es lo mismo, está prohibida su protección deficiente, de modo que en caso de conflicto entre principios se deben mirar la relación costo beneficios, pues si un derecho se realiza como un medio en un grado mayor que otro pero afecta con mayor intensidad otro derecho, puede no ser el adecuado; en cambio si otro medio que

realiza menos un derecho afecta de una manera menor los bienes y derechos que juegan en sentido contrario, el más adecuado. Por ejemplo, si con el medio A, se realiza un derecho en un 95% pero afecta a otro derecho en un 90%, y el medio B realiza un derecho en un 85%, pero afecta al derecho que juega en un sentido contrario solo en un 10%, será preferible este último medio en vez del primero pues tiene una mejor relación costo beneficio.

Como se puede observar, esta técnica que, como toda técnica, es útil, no se puede recibir sin espíritu crítico, ya que encubre una serie de problemas que no podemos dejar pasar por alto y sobre los cuales queremos llamar la atención:

¿Quién determina el fin perseguido?

¿Quién determina que ese fin es más importante que otros fines?

Aceptando que el Estado tiene diversos fines ¿por qué se privilegia un fin frente a los otros?

¿Qué sucede cuando un fin entra en conflicto con otro fin?

Idénticas preguntas debemos hacernos ante el concepto de bien común, que es el fin que justifica la restricción de un derecho fundamental. ¿Qué es el bien común? etc.

Similares cuestionamientos surgen ante el concepto de razonabilidad:

¿Qué es la razonabilidad?;

¿Quién determina lo razonable?;

¿Cómo se resuelve el conflicto entre razones encontradas?;

¿Qué es lo irrazonable?;

¿Es lo razonable un concepto objetivo o un concepto subjetivo?;

¿Es lo razonable un concepto válido en todo tiempo y lugar o es un concepto histórico con unas limitaciones temporales y espaciales?

Unos pocos ejemplos nos demuestran cómo lo razonable es un concepto histórico. Aristóteles, descubridor de la lógica, que no es más que las reglas del razonar correctamente, y que no puede ser acusado de irracional o de ser persona que no supiera razonar, consideraba razonable que unos hombres fuesen esclavos de otros hombres y que las mujeres fueran inferiores a los hombres.

La Corte Suprema de los Estados Unidos consideró durante más de 150 años que era razonable que los negros estuviesen separados de los blancos y que existiese el apartheid en las escuelas; y aún después de reconocer la igualdad entre negros y blancos, se regía por el principio de "iguales, pero separados". Para la Corte Suprema era razonable al comienzo que negros y blancos no eran iguales y después cuando los consideró iguales, era razonable que los iguales estuviesen separados y sólo hasta el año 1954, en una célebre sentencia, dio la razón a la familia Brown, para que los iguales no estuviesen separados. Estos dos ejemplos

muestran cómo el concepto de razonabilidad debe ser sometido a crítica constante.

Idénticos cuestionamientos podemos hacer respecto del concepto medio o de las características de éste como son la eficiencia o la necesidad. ¿Qué es lo eficiente o ineficiente? ¿Qué es lo necesario o no necesario? etc.

Fecha ut - supra.

JAIME ARAUJO RENTERÍA
Magistrado

ANEXO B. SENTENCIA C - 481/03

COSA JUZGADA CONSTITUCIONAL-Configuración

VEHICULOS DE TRACCION ANIMAL-Improcedencia de restricción por ley estatutaria

LEY ESTATUTARIA-Interpretación restrictiva es la excepción y no la regla general

NORMA ACUSADA-No exigía trámite de ley estatutaria pues no vulneró el derecho de locomoción

Referencia: expediente D-4331

Demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 98 de la Ley 769 de 2002 “por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito y se dictan otras disposiciones.”

Actor: Wilson Leal Echeverry.

Magistrado Ponente:

Dr. ALFREDO BELTRÁN SIERRA.

Bogotá, D.C., once (11) de junio de dos mil tres (2003).

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 consagrada en los artículos 241 y 242 de la Constitución Política, el ciudadano Wilson Leal Echeverri presentó demanda contra el artículo 98 de la Ley 769 de 2002 “por la cual se expide 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 el texto de la disposición acusada, texto tomado del Diario Oficial No. 44.893, de fecha 7 de agosto de 2002.

“Ley 769 de 2002

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

Artículo 98.- Erradicación de los vehículos de tracción animal. En el término de un (1) año, contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley, se prohíbe el tránsito urbano en los municipios de Categoría Especial y en los municipios de primera categoría del país, de vehículos de tracción animal. A partir de esa fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal.

Parágrafo 1º. Quedan exceptuados de la anterior medida los vehículos de tracción animal utilizados para fines turísticos, de acuerdo a las normas que expedirá al respecto el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 2º. Las alcaldías municipales y distritales en asocio con el SENA tendrán que promover actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de los vehículos de tracción animal.”

III. LA DEMANDA

El actor expone las razones jurídicas por las que considera que esta disposición viola artículos de la Constitución, así:

Primer cargo: violación de la libertad de locomoción, artículo 24 de la Constitución.

La disposición acusada implica una restricción definitiva a la libertad de locomoción de los propietarios, usufructuarios o usuarios de los servicios de transporte en vehículos de tracción animal, en el casco urbano de los municipios de categoría especial y de primera categoría. Esto viola el derecho a la libre locomoción, derecho del que son titulares todos los colombianos, y que consiste en la posibilidad de circular libremente por el territorio nacional. Aunque este derecho no es absoluto, por tratarse de un derecho fundamental debió tramitarse como ley estatutaria, tal como lo disponen los artículos 152 y 153 de la Constitución. Además, si bien el legislador puede limitar el ejercicio del derecho, lo que no puede hacer es “determinar una privación absoluta y definitiva del derecho a usar las vías por parte de los propietarios, usufructuarios o usuarios a cualquier título de un vehículo de tracción animal.” (fl. 2). Sería viable la limitación, si ésta consistiera en determinar horarios de circulación, vías especiales de movilización, pero no prohibir el ejercicio del derecho.

Segundo cargo: violación del derecho a la igualdad, artículo 13 de la Constitución.

El examen de este cargo el actor lo hace a partir del test de igualdad, según la

jurisprudencia de la Corte Constitucional. Confronta la situación de hecho suscitada entre el propietario de un vehículo de tracción animal y el propietario de un vehículo automotor.

Afirma que estos dos conductores no se encuentran en distinta situación de hecho como usuarios de la estructura vial que amerite un trato diferente, pues ambos utilizan sus vehículos para transportar personas o cosas, actividad de la que derivan el propio sustento. Aunque cada clase de vehículo tiene ventajas y desventajas, a nadie se le ocurriría prohibir el tránsito automotor por las desventajas ambientales que presenta. Pone de presente el actor que aunque no supo de las razones expuestas por el Gobierno o en el Congreso sobre la finalidad que tuvieron para establecer este trato distinto, entiende que podría ser que la seguridad vial se ve afectada con esta clase de vehículos de tracción animal. Sin embargo, se pregunta, si la finalidad es razonable. Al respecto estima que la finalidad perseguida en una nación sumida en el subdesarrollo y la pobreza es irrazonable, inadmisibles y contraria a los principios y valores constitucionales, dado que el grupo social en el que se reflejan los efectos inmediatos de la norma es el más deprimido de la estructura colombiana, que merece especial detenimiento y atención.

En cuanto a la excepción consagrada en el párrafo 1º de la disposición, de permitir esta clase de vehículos para fines turísticos, considera que no puede afirmarse que exista coherencia interna en una disposición que sólo protege por vía de excepción los fines turísticos, y se pregunta “acaso, tal finalidad es prevalente en relación con los demás propósitos de dicho transporte como serían: la disposición de desechos, el transporte de mercancías, enceres (sic) y personas; seguramente NO.” (fl. 6)

Agrega que la prohibición de vehículos de tracción animal no es proporcionada con las circunstancias de hecho pues, si lo perseguido es la racionalidad de tránsito en las grandes urbes, medidas como horarios, zonas de circulación permitirían lograr el fin perseguido y no la proscripción de una actividad económica lícita como la que desempeñan los propietarios, usufructuarios o usuarios de estos vehículos. Ocurriría algo similar si se proscribiera la actividad industrial por la emisión de gases nocivos a la atmósfera y no su regulación, control y mitigación.

Este cargo lo concluye el demandante señalando que la disposición acusada no supera, en con éxito el test de igualdad, utilizando la metodología de la jurisprudencia de la Corte.

Tercer cargo: violación de regla constitucional contenida en el artículo 365 de la Constitución y el derecho de propiedad, artículo 58 de la Carta.

Señala el actor que el artículo 365 establece que la actividad del transporte, cualquiera que sea su modalidad, está declarada como servicio público o actividad

estratégica. La actividad de transporte se desarrolla incluyendo el del transporte de vehículos de tracción animal. El legislador dispuso la clausura de una actividad económica lícita, la de tracción animal, por razones de interés social. Entonces no se cumplieron las exigencias constitucionales del mencionado artículo 365, que son: aprobación calificada en cada Cámara del Congreso e indemnización previa a los particulares afectados. Se desconoció que el transporte en la modalidad de tracción animal ha sido objeto de regulación permanente por las autoridades de tránsito nacional. Entonces al prohibir de manera absoluta la circulación de estos vehículos se está prohibiendo una actividad económica lícita sin que se hubieren cumplido los requisitos constitucionales.

Por este camino se está efectuando literalmente una expropiación sin indemnización a los propietarios de las carretas y de los caballos. Y considera como “macabra” compensación lo establecido en el parágrafo 2º de que las alcaldías municipales y distritales, en asocio con el SENA, promuevan actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de estos vehículos, dada la imposibilidad financiera de las entidades territoriales de acometer estas tareas y del decreciente presupuesto del SENA, que es conocido por la opinión pública.

Cuarto cargo : violación al derecho al trabajo y a la libre escogencia de profesión y oficio.

El demandante trae a colación algunas decisiones de la Corte Constitucional para concluir que el interés del legislador de proteger el tránsito vehicular de las grandes urbes no puede desconocer y ser insensible a las necesidades de quienes ejercen un oficio humilde pero que suple necesidades de supervivencia, pues, se quebrantan los pilares de la Constitución, en especial, en el artículo 2. Es decir, en defensa del interés colectivo no se puede suprimir el derecho al trabajo y a escoger profesión y oficio, sin que sea concreta, probada y razonable la necesidad de hacerlo.

IV. INTERVENCIONES

En este proceso intervinieron la ciudadana Lida Yaneth Ramírez Solarte; la Presidenta de la Asociación Defensora de Animales, ciudadana Constanza Moreno Acero; y, el Ministerio de Transporte, a través del ciudadano Oscar David Gómez Pineda, con el fin de solicitar a la Corte que declare la exequibilidad del precepto acusado. Se resumen así estas intervenciones:

a) Intervención de la ciudadana Lida Yaneth Ramírez, quien señala que hace parte de varias organizaciones no gubernamentales, que tienen como objeto la defensa de los animales.

Se refiere, en forma extensa, a las condiciones en que trabajan los caballos y el trato que reciben del carretillero; explica porqué en su concepto la conducción de

carretillas entraña una actividad ilícita e inmoral por el maltrato que soportan los caballos; sobre las condiciones económicas y sociales de los carretilleros y zorreros, señala que no es tan cierto que se encuentren en tan deplorables condiciones, ya que existen hasta flotas de carretillas de caballos pertenecientes a un solo dueño, que no pagan impuestos, ni están obligados a tomar seguros que garanticen el pago de los daños que produzcan; considera que la conducción de carretillas atenta contra los derechos fundamentales a un medio ambiente sano y a la salud. Finalmente señala que el caballo es la primera y la última víctima de la interminable cadena de violencia. Acompañó algunas fotografías y artículos de periódicos para demostrar el maltrato que sufren los animales.

b) Intervención de la ciudadana Constanza Moreno Acero, Presidenta de la Asociación Defensora de Animales.

Señala que el derecho a circular por las vías públicas no puede concebirse en forma aislada sino acorde con las normas de tránsito. Lo que implica que el Estado puede reglamentar el tráfico en aras de racionalizarlo y proteger los derechos de los demás. De allí que se puedan requerir licencias de conducción, el uso de placas, el uso de cinturón de seguridad, prohibir conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de alucinógenos, o prohibir que transiten vehículos contaminantes. Por lo tanto, si el normal desenvolvimiento del tráfico vehicular se ve obstaculizado por la presencia de vehículos que por sus condiciones no son aptos para compartir la vía con los automotores puede haber restricción de la misma forma como a los peatones no les es permitido compartir la vía con los automotores.

Además, es sabido que la circulación de vehículos de tracción animal es un peligro para el tránsito normal de los vehículos dado el número de accidentes que se producen por la irresponsabilidad de quienes los manejan: menores de edad o personas en estado de embriaguez.

Pone de presente un problema de salud pública derivado del hecho de que los caballos de los zorreros cuando son desechados por razones de enfermedades, lesiones o vejez, son llevados a mataderos clandestinos, para comercializar su carne, en especial, en los sectores populares, haciéndola pasar como de calidad.

Se refiere, también, al maltrato que sufren estos animales. Son golpeados, sobrecargados, obligados a trabajar hasta 24 horas, cambiando de carretero. Estos hechos son denunciados continuamente por la ciudadanía ante las ONG dedicadas a la protección de los animales.

En cuanto a la supuesta violación del derecho a la igualdad, la interviniente no encuentra relación con el test de igualdad. Señala que en el Estado social de derecho prima el interés general para establecer un orden justo y racional. Tampoco es verdad que se viole el derecho al trabajo ni a la libre elección de

profesión u oficio. Además, la propia disposición contempla que es obligación de los alcaldes propiciar actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de estos vehículos. Si los alcaldes no cumplen, los afectados pueden interponer una acción de cumplimiento.

Finalmente se refiere a la afirmación de que se está ante un servicio público. La interviniente recuerda que ni es un servicio público ni una profesión u oficio regulado por el Estado. Si algunas disposiciones se han referido a ella, no significa que se les ha conferido la estabilidad que pretende el actor. Además, recuerda la sentencia T-547 de 1992, de la Corte Constitucional sobre los límites de la propiedad privada.

c) El Ministerio de Transporte, a través del ciudadano Oscar David Gómez Pineda, contestó la demanda así:

El artículo 24 de la Constitución establece el derecho a circular con las limitaciones que establezcan las autoridades. Señala el interviniente que las limitaciones están encaminadas a lograr “la garantía de la Seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público” (fl. 69)

Agrega que el Código de Tránsito terrestre se inspira en los siguientes principios rectores: seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

El artículo 98 acusado entrará a regir el 8 de noviembre de 2003, fecha en la que las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal, pero de acuerdo con la categorías de municipios de que trata la Ley 136 de 1994. Lo que quiere decir que la restricción es parcial, toda vez que se circunscribe al perímetro urbano. Estos vehículos pueden circular en las zonas rurales.

La restricción de los vehículos de tracción animal tiene una finalidad social claramente prevista para los municipios de primera categoría de desarrollo, que exige condiciones de movilidad y circulación tanto de las personas, mercancías y vehículos, por lo que las grandes ciudades han optado por impulsar el transporte masivo de pasajeros y han diseñado vías especiales. Además, el Código ha previsto unos límites de velocidad para los vehículos automotores que circulan en las vías urbanas de 60 kilómetros por hora, velocidad que no alcanzan los de tracción animal. De allí que no puede afirmarse que se presente violación del artículo 13 de la Constitución.

Pone de presente que si bien el Estado está adoptando una medida que puede afectar a un grupo de personas, también está obligando a las autoridades municipales y al SENA para que promuevan actividades alternativas y sustitutivas

para los conductores de vehículos de tracción animal. De esta forma, tampoco se da la violación al derecho al trabajo alegada.

Destaca el interviniente que el concepto de interés general se relaciona con el de procurar la seguridad de todos los ciudadanos en las calles y avenidas, asuntos que se ven afectados con la circulación de los vehículos de tracción animal en centros urbanos de alto tráfico vehicular, por el riesgo que se genera en las vías, en razón de que por la propia naturaleza de esta clase de vehículos, no cuentan con las condiciones necesarias para preservar la integridad física de sus ocupantes ni de los demás usuarios de los corredores viales. Además, debe tenerse en cuenta que el Estado ha hecho grandes inversiones en las vías para conseguir un tráfico más fluido y rápido, lo que no se logra cuando se crean represamientos de tráfico por la circulación de vehículos de tracción animal. Agrega que el artículo 58 de la Constitución establece que el interés privado deberá ceder al interés público o social.

Con respecto de la presunta violación del artículo 365 de la Constitución, el interviniente señala que la Ley 336 de 1996 dispuso que el transporte gozará de especial protección estatal y estará sometido a las disposiciones reglamentarias. Manifestó que dado el carácter de servicio público esencial del transporte éste debe prestarse por empresas legalmente constituidas y habilitadas por las autoridades competentes. Explica lo siguiente:

“La citada Ley define como modos de transporte aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre; este último se encuentra subdividido en las siguientes modalidades:

- Servicio Público de Transporte Terrestre automotor de pasajeros por carretera – Decreto 171 de 2001.
- Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros – Decreto 170 de 2001.
- Servicio Público de Transporte Terrestre y Automotor de Carga – Decreto 173 de 2002 (sic)
- Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial – Decreto 174 de 2001.
- Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto – Decreto 175 de 2001.

Lo anterior para significar que la Ley y los Reglamentos sobre transporte público terrestre automotor en Colombia se encuentran debidamente reglado y solamente autoriza su prestación a empresas con vehículos de servicio público debidamente

homologados ante el Ministerio de Transporte (artículo 23 de la Ley 336 de 1996)

De tal manera, que los vehículos de tracción animal nunca han estado autorizados para prestar un servicio público de transporte por cuanto estos no cumplen con las especificaciones de seguridad y de homologación exigidos por la Ley. Por lo tanto no se está violando el artículo 365 de la Constitución Política como lo argumenta el demandante.” (fls. 76 y 77)

Pone de presente que en materia de transporte no se concibe que existan derechos adquiridos, por las razones expuestas por la Corte Constitucional en la sentencia C-043 de 1998. El legislador sólo otorgó un plazo para que los afectados con la restricción se acojan a los programas de las alcaldías y el SENA y se garantice el derecho al trabajo, lo que no quiere decir que existan un derecho reconocido en materia de transporte de vehículos de tracción animal.

V. CONCEPTO DEL PROCURADOR GENERAL DE LA NACION.

El señor Procurador General de la Nación, en concepto Nro. 3133, de fecha 29 de enero de 2003, solicitó a la Corte declarar la exequibilidad del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, bajo la condición “de que el Estado establezca mecanismos efectivos para garantizar a los ciudadanos que venían ejerciendo esta actividad lícita, como elemento esencial para garantizar su sustento, programas alternativos que les permitan cambiar de actividad o poder realizar su trabajo con otros recursos equivalentes, teniendo en cuenta que se trata en general de poblaciones de escasos recursos, que merecen especial protección del Estado.”

El señor Procurador consideró que no se observa que la disposición vulnere el derecho al libre desarrollo de la personalidad por cuanto el Estado, con el fin de proteger el interés general, puede regular todas las materias que estén perturbando el buen desarrollo de las actividades vitales para la población. No puede desbordarse el ámbito de este derecho invocándolo ante cualquier limitación de las decisiones personales.

Tampoco considera el Ministerio Público que se vulnere el derecho a escoger profesión u oficio de quienes conduzcan vehículos de tracción animal, por cuanto el tipo de medio que se utilice para realizar un trabajo no constituye en sí mismo una profesión u oficio. Estos vehículos son un medio para la realización de trabajos tales como acarreos o reciclaje, pero no son un oficio, ya que pueden ser realizados por otros medios, posiblemente más idóneos.

Tampoco estima el Ministerio Público de recibo interpretar la norma acusada como una vulneración del derecho a la estabilidad en el empleo por parte del Estado, ya que el artículo 53 de la Constitución se refiere a los principios mínimos que se deben observar en las relaciones laborales y la estabilidad del empleo de los trabajadores frente al empleador, sea particular o el Estado, y no frente a una

limitante que regula aspectos del interés público. En el presente caso se está ante la eliminación de una actividad.

No hay violación del derecho de locomoción, porque no se está prohibiendo a los ciudadanos movilizarse, sino restringiendo la circulación de un determinado tipo de vehículos en algunos municipios. Lo propio ocurre cuando se restringe la circulación de cierta clase de vehículos pesados en algunas vías o en ciertos horarios o de determinado número de placas en los horarios señalados por las autoridades, pues, con estas restricciones se busca proteger el interés general y mejorar el tráfico.

En cuanto a los cargos relacionados con el desconocimiento del derecho al trabajo, los derechos adquiridos y la confianza legítima de los ciudadanos en las autoridades, considera que se debe analizar si la previsión del legislador es suficiente para garantizar los derechos de los propietarios de los vehículos de tracción animal y de las demás personas que derivan su sustento de la explotación de estos vehículos.

Señala que el Estado no puede ser el primero en afectar el derecho al trabajo. Si por razones de política pública se generan perjuicios a los trabajadores, el Estado debe tomar las medidas necesarias para garantizar la efectiva protección.

En el caso bajo estudio, el Ministerio Público consideró que el legislador tiene la potestad de reorganizar el orden público en sus diferentes manifestaciones, de tranquilidad, salubridad y seguridad relacionadas con el funcionamiento del tránsito en las ciudades de mayor densidad de población y de mayor tránsito vehicular. Sin embargo, anota que “no se tuvo el suficiente cuidado para proteger los derechos de los ciudadanos que derivan su sustento de estos vehículos, personas que en general pertenecen a los sectores más desprotegidos de la sociedad.”

Considera que quienes son propietarios de estos vehículos, los adquirieron atendiendo exigencias y condiciones del ordenamiento jurídico, por lo que en principio, tienen derecho al uso y goce de sus bienes. No obstante que la medida beneficia al conglomerado, se observa un daño especial a los mencionados propietarios. El ordenamiento urbano que se busca genera cargas desiguales a unos sujetos, puesto que mientras el conglomerado y los propietarios y usuarios de vehículos automotores se benefician, un grupo de ciudadanos de escasos recursos se ven despojados del derecho al uso y goce de sus vehículos de tracción animal.

Por esto, si bien la disposición acusada es proporcional, adecuada y necesaria para la satisfacción del interés general, se advierte que en ella no está prevista ninguna compensación para los afectados, a excepción de lo señalado en el párrafo segundo. Esto expone al Estado a futuras indemnizaciones por

desconocer los daños antijurídicos ocasionados con una medida que rompe el equilibrio entre las cargas públicas.

Pone, además, de presente que según la jurisprudencia constitucional, el derecho a la propiedad puede adquirir el carácter de fundamental, cuando se dan las condiciones señaladas en la sentencia T-506 de 1992.

Por lo anterior, el Ministerio Público solicita declarar la exequibilidad condicionada de la disposición acusada.

VI. CONSIDERACIONES Y FUNDAMENTOS.

1. Competencia.

En virtud de lo dispuesto por el artículo 241, numeral 4, de la Constitución, la Corte Constitucional es competente para conocer de esta demanda, pues, el artículo acusado es de carácter legal.

2. Ausencia de cosa juzgada constitucional del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, sólo en lo que concierne al cargo de si la restricción del tránsito vehicular de tracción animal debió tramitarse como ley estatutaria.

El actor considera que el artículo 98 de la Ley 769 de 2002 viola los artículos constitucionales relativos a la igualdad, al trabajo, a la libre escogencia de profesión y oficio. Así mismo, que por tratarse de la restricción del derecho fundamental de locomoción, debió tramitarse como ley estatutaria, tal como lo establece el artículo 152 de la Constitución; y que, por corresponder a la clausura de un servicio público, debió procederse como lo ordena el artículo 365 de la Carta, cuando el Estado decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, pues se está afectando el derecho a la propiedad.

En relación con estos cargos, hay que señalar que la Corte examinó las acusaciones relativas a la violación de los derechos de libre escogencia de profesión u oficio, libre desarrollo de la personalidad, locomoción, igualdad, trabajo y propiedad, en las sentencias C-355 de 2003 y C-475 de 2003, por lo que, en relación con estos cargos, ha operado el fenómeno de la cosa juzgada constitucional y habrá, entonces, que estarse a lo que en tales sentencias se resolvió.

Lo propio ocurre con la acusación del actor en esta demanda, en el sentido de que se viola el derecho a la propiedad, y de contera, el artículo 365 de la Carta, dado que el examen que ameritaría este cargo, quedó resuelto en la sentencia C-355 de 2003, especialmente, en cuanto declaró inexecutable unas expresiones del artículo 98 en mención y, a su vez, condicionó la exequibilidad del resto de la disposición. No hay, pues, lugar a nuevo pronunciamiento.

Para mejor comprensión del asunto, se transcribe la parte resolutive de la sentencia C-355 de 2003:

“Primero.- INHIBIRSE para emitir pronunciamiento de fondo respecto del párrafo 1º del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, por las razones expuestas en el literal g) del numeral 3º de la parte considerativa de esta Sentencia.

Segundo.- Declarar **INEXEQUIBLES** las siguientes expresiones del artículo 98 de la Ley 769 de 2002: *“Erradicación de los”*; *“contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley”*, y *“A partir de esa fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal.”*

Tercero.- Declarar **EXEQUIBLE** el resto del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, bajo el entendido de que la prohibición a que se contrae la norma se debe concretar, por las autoridades municipales o distritales competentes, a determinadas vías y por motivos de seguridad vial, y que la misma sólo entrará a regir siempre que real y efectivamente se hayan adoptado las medidas alternativas y sustitutivas previstas en el párrafo 2º del artículo 98 de la ley antes citada, en el respectivo distrito o municipio.” (Sentencia C-355 de 2003)

De esta transcripción, salta a la vista, que existe un pronunciamiento de fondo del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, salvo respecto del párrafo 1º de la misma norma. Párrafo 1º que, a su vez, fue declarado exequible en la sentencia C-475 de 2003 por el cargo analizado en esa sentencia.

Por el contrario, en relación con el cargo de la presunta violación de los artículos 152 y 153 de la Constitución, porque, en opinión del actor, debió tramitarse como ley estatutaria, dado que contiene una restricción del derecho fundamental de locomoción, no ha habido pronunciamiento de la Corte, y, por consiguiente, habrá de examinarse este cargo.

3. ¿La restricción del tránsito vehicular de tracción animal debió tramitarse como ley estatutaria?

La respuesta es no, por las siguientes razones: de acuerdo con la jurisprudencia consolidada de la Corte, las leyes estatutarias son la excepción y no la regla general, y esta interpretación restrictiva se encuentra precisamente en lo establecido en la propia Carta, al señalar expresamente las materias que deben surtir este trámite. Para el caso de los derechos fundamentales, que es en la situación que con más frecuencia se presenta la discusión sobre si debió tramitarse como ley estatutaria cualquier restricción a los mismos, la Corte ha mencionado como criterio básico a tener en cuenta, si la disposición que se analiza toca o no el núcleo esencial del derecho fundamental y si se está ante la regulación legal del derecho fundamental.

Conviene recordar lo dicho en la sentencia C-251 de 1998:

“Debe decirse inicialmente que la Constitución, en materia de jerarquía y características especiales de ciertas leyes, no concibe el nivel estatutario como regla general sino como excepción. Es claro que ésta - de interpretación restrictiva- proviene de la expresa enunciación, en la propia Carta, de las materias cuya regulación tiene que plasmarse en leyes así denominadas por el Constituyente.

La Corte considera que, en consecuencia, para definir si un cierto contenido normativo debe ser vaciado en ley estatutaria, es necesario establecer si mediante él se regula total o parcialmente una de las materias enunciadas en el artículo 152 de la Constitución. No es suficiente, para hacer exigible esta modalidad de legislación, que el precepto en cuestión haga referencia a uno de tales asuntos ni que guarde con esos temas relación indirecta. Se necesita que mediante él se establezcan las reglas aplicables, creando, así sea en parte, la estructura normativa básica sobre derechos y deberes fundamentales de las personas, los recursos para su protección, la administración de justicia, la organización y régimen de los partidos y movimientos políticos, el estatuto de la oposición, las funciones electorales, las instituciones y mecanismos de participación ciudadana y los estados de excepción.

En materia de derechos fundamentales, la Corte reitera que no todo posible vínculo entre la norma de una ley y uno cualquiera de los derechos fundamentales de orden constitucional repercute en la indispensable calificación de aquélla como estatutaria.

(...)

La reserva de ley estatutaria para leyes que regulan derechos fundamentales se justifica en el propósito constitucional de su protección y defensa; busca garantizarlos en mayor medida; no se trata de elevar a rango estatutario toda referencia a tales derechos, y menos de afectar, para hacer rígida o inmodificable, la normatividad referente a otras materias que, por motivos no relacionados con su núcleo esencial, aluda a ellos.

(...)

Pero la Corte ha señalado con claridad que "las leyes estatutarias están encargadas de regular únicamente los elementos estructurales esenciales de los derechos fundamentales y de los mecanismos para su protección" y que, por tanto, "no tienen como objeto regular en detalle cada variante de manifestación de los mencionados derechos o todos aquellos aspectos que tengan que ver con su ejercicio, porque ello conduciría a una petrificación del ordenamiento jurídico" (Cfr. Sentencia C-226 del 5 de mayo de 1994. M.P.: Dr. Alejandro Martínez Caballero).

(Sentencia C-251 de 1998)

Estos criterios fueron reiterados en la sentencia C-620 de 2001, así:

“El núcleo esencial de un derecho fundamental ha sido entendido como "la naturaleza jurídica de cada derecho, esto es, el modo de concebirlo o configurarlo (...) Desde esta óptica, constituyen el contenido esencial de un derecho subjetivo aquellas facultades o posibilidades de actuación necesarias para que el derecho sea reconocible como pertinente al tipo descrito, sin las cuales el derecho se desnaturalizaría, Sent. C-179/94 M.P. Carlos Gaviria Díaz. Igualmente, se ha dicho que el núcleo esencial se refiere a "los intereses jurídicamente protegidos como núcleo y médula del derecho. Se puede entonces hablar de una esencialidad del contenido del derecho, para hacer referencia a aquella parte del contenido del mismo que es absolutamente necesaria para que los intereses jurídicamente protegibles, que dan vida al derecho, resulten real, concreta y efectivamente protegidos. De ese modo, se rebasa o se desconoce el contenido esencial cuando el derecho queda sometido a limitaciones que lo hacen impracticable, lo dificultan más allá de lo razonable o lo despojan de la necesaria protección Ibíd.

No obstante lo anterior, la Corte también ha aceptado la tesis de *“que cuando el legislador asume de **manera integral, estructural o completa la regulación** de un tema de aquellos que menciona el artículo 152 superior, debe hacerlo mediante **ley estatutaria, aunque dentro de esta regulación general haya disposiciones particulares que por su contenido material no tengan el significado de comprometer el núcleo esencial de derechos cuya regulación se defiere a este especial proceso de expedición legal.** Es decir, conforme con el aforismo latino que indica que quien puede lo más puede lo menos, una ley estatutaria que de manera integral pretende regular un asunto de los que enumera la precitada norma constitucional, puede contener normas cuya expedición no estaba reservada a este trámite, pero en cambio, a la inversa, una ley ordinaria no puede contener normas particulares reservadas por la Constitución a las leyes estatutarias. Sents. C-251/98 y C-1338/00 MMPP. José Gregorio Hernández Galindo, Alejandro Martínez Caballero, Cristina Pardo Schelsinge.*

En síntesis: la jurisprudencia de esta Corte ha sido enfática al señalar que las disposiciones que deben ser objeto de regulación por medio de ley estatutaria, concretamente, en lo que respecta a los derechos fundamentales y los recursos o procedimientos para su protección son aquellas que de alguna manera tocan su núcleo esencial o mediante las cuales se regula en forma “íntegra, estructural o completa” el derecho correspondiente.” (Sentencia C- 620 de 2001, M.P., doctor Jaime Araujo Rentería)

De acuerdo con los criterios jurisprudenciales expuestos, resulta claro que en el presente caso, el contenido del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, no exigía el

trámite de ley estatutaria, pues, no se tocó el núcleo esencial del derecho de locomoción establecido en el artículo 24 de la Constitución, ni se reguló total o parcialmente el ejercicio de este derecho. Lo que ocurrió, según se examinó en las sentencias C-355 y C-475 de 2003, consistió en que el legislador restringió la circulación de una clase de vehículos, los de tracción animal, en ciertos municipios o por ciertas vías urbanas. Es decir que, en el artículo acusado, el derecho fundamental de las personas de circular libremente por el territorio nacional está incólume y por ello, no se requería que la restricción de este derecho fundamental fuera tramitado como una ley estatutaria.

En consecuencia, se declarará exequible la disposición acusada, por no existir violación de los artículos 152 y 153 de la Constitución.

VII. DECISION.

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

RESUELVE:

Primero: Declarar **exequible** el artículo 98 de la Ley 769 de 2002 “por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, en cuanto al cargo de presunta violación de los artículos 152 y 153 de la Constitución.

Segundo: Estarse a lo resuelto en la sentencia C-355 de 2003, por medio de la cual se declaró la **Inexequibilidad** de las siguientes expresiones del artículo 98 de la Ley 769 de 2002: “*Erradicación de los*”; “*contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley*”, y “*A partir de esa fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal.*”

Tercero : Estarse a lo resuelto en la sentencia C-355 de 2003, por medio de la cual se declaró la **exequibilidad** del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, salvo el párrafo 1º, bajo el entendido de que “*la prohibición a que se contrae la norma se debe concretar, por las autoridades municipales o distritales competentes, a determinadas vías y por motivos de seguridad vial, y que la misma sólo entrará a regir siempre que real y efectivamente se hayan adoptado las medidas alternativas y sustitutivas previstas en el párrafo 2º del artículo 98 de la ley antes citada, en el respectivo distrito o municipio.*”

Cuarto : Estarse a lo resuelto en la sentencia C-475 de 2003, respecto del párrafo 1º del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, que lo declaró **exequible** por el cargo analizado en esa sentencia.

Notifíquese, comuníquese, publíquese, insértese en la Gaceta de la Corte

Constitucional y archívese el expediente.

EDUARDO MONTEALEGRE LYNETT
Presidente

JAIME ARAÚJO RENTERIA
Magistrado

ALFREDO BELTRÁN SIERRA
Magistrado

MANUEL JOSÉ CEPEDA ESPINOSA
Magistrado

JAIME CÓRDOBA TRIVIÑO
Magistrado

RODRIGO ESCOBAR GIL
Magistrado

MARCO GERARDO MONROY CABRA
Magistrado

ALVARO TAFUR GALVIS
Magistrado

CLARA INÉS VARGAS HERNÁNDEZ
Magistrada

MARTHA VICTORIA SÁCHICA MENDEZ
Secretaria General

Aclaración de voto a la Sentencia C-481/03

Referencia: expediente D-4331

Demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 98 de la Ley 769 de 2002 “por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito y se dictan otras disposiciones”.

Magistrado Ponente:
Dr. ALFREDO BELTRAN SIERRA

Como quiera que en relación con el numeral cuarto de la parte resolutive, que declara estarse a lo resuelto en la sentencia C-475 de 2003, he hecho una aclaración de voto respecto del tema de la igualdad los argumentos allí expuestos

también son aplicables en esta oportunidad y a ellos me remito.
Fecha ut - supra.

JAIME ARAUJO RENTERIA
Magistrado

**ANEXO C. DECRETO 510 DE 2003
(Diciembre 30)**

"Por el cual se reglamenta el tránsito de los vehículos de tracción animal y se dictan otras disposiciones complementarias".

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTA D.C.,

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los artículos 38 numerales 1 y 4 del Decreto Ley 1421 de 1993, 6 párrafo 3 de la Ley 769 de 2002 y 188 numeral 1 del Acuerdo 79 de 2003 y

CONSIDERANDO

Que para garantizar una adecuada movilidad de la ciudad, evitar la contaminación ambiental, precaver problemas de salud pública y evitar el maltrato de los animales, es necesario reglamentar el tránsito de vehículos de tracción animal en el Distrito Capital.

Que con el fin de reglamentar el tránsito de los vehículos de tracción animal el artículo 2 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre los define como los vehículos no motorizados halados o movidos por un animal.

Que el artículo 24 de la Constitución Política dispone que todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional.

Que con el fin de garantizar el anterior derecho la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre regula la circulación de peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas, señalando la intervención y reglamentación de las autoridades para garantizar la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Que el artículo 98 de la Ley 769 de 2002 señalaba: "*Erradicación de los vehículos de tracción animal. En un término de un (1) año, contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley, se prohíbe el tránsito urbano en los municipios de Categoría Especial y en los municipios de primera categoría del país, de vehículos de tracción animal. A partir de esa fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal.*"

Que el capítulo 4º del Acuerdo 79 de 2003 trata de la protección y cuidado de los animales, retomando los principios de la **Ley 84 de 1989 Estatuto Nacional de Protección de los Animales**.

Que la Corte Constitucional, mediante la sentencia C-355 de 2003 declaró inexequibles las expresiones: "*Erradicación de los*"; "*contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley*", y "*A partir de esa fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal.*"

Que en la misma sentencia, la Corte declaró exequible el resto del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, bajo el entendido de que la prohibición a que se contrae la norma se debe concretar, por las autoridades municipales o distritales competentes, a determinadas vías y por motivos de seguridad vial.

Que las sentencias 475 y 481 de 2003 de la Corte Constitucional están a lo resuelto en la sentencia C-355, operando el fenómeno de la cosa juzgada constitucional.

Que para efectos de dar cumplimiento a las sentencias mencionadas es necesario tener en cuenta que el artículo 2 de la Ley 617 de 2000 define como distritos o municipios de Categoría especial todos aquellos distritos o municipios con población superior o igual a los quinientos mil uno (500.001) habitantes y cuyos ingresos corrientes de libre destinación anuales superen cuatrocientos mil (400.000) salarios mínimos legales mensuales.

Que según el número de habitantes de Bogotá según el XVI censo nacional de población y V de vivienda de 1993, este es un distrito de categoría especial.

Que en mérito de lo expuesto,

Ver los arts. 45, 96, 97 y 131, Código Nacional de Tránsito , Ver la Sentencia de la Corte Constitucional C-355 de 2003 , Ver la Resolución de la S.T.T. 780 de 2004

DECRETA

CAPITULO I

ESPECIFICACIONES GENERALES DEL VEHICULO

ARTÍCULO 1.- Los vehículos de tracción animal que a la fecha de expedición de este decreto transiten en la ciudad de Bogotá D.C., deberán ser registrados por su propietario ante la Secretaría de Tránsito y Transporte.

La Secretaría de Tránsito y Transporte difundirá la aplicación del presente decreto

con el fin de que todos los conductores de vehículos de tracción animal sean registrados. Al finalizar la elaboración del registro se congelará la expedición de nuevas licencias de conducción y placas para este tipo de vehículos.

Lo anterior con el fin de garantizar la cobertura de los planes alternativos y sustitutivos para los conductores de estos vehículos de conformidad con el parágrafo 2 del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, dando cumplimiento a las sentencias C- 355, 475 y 481 de 2003, de la Corte Constitucional.

ARTÍCULO 2.- Los requisitos para el registro de un vehículo de tracción animal, para la obtención de la licencia de tránsito y para el duplicado en caso de pérdida, extravío o deterioro de la licencia de Tránsito o de la placa, son los siguientes:

Registro Inicial:

- Original del Formulario Único Nacional completamente diligenciado sin improntas.
- Autorización escrita del propietario cuando el trámite no se realice personalmente.
- Certificación expedida por la autoridad competente o una entidad protectora de animales delegada por ésta, de acuerdo con lo establecido en el artículo 25 del presente decreto.
- Original o copia al carbón del recibo de pago de derechos de trámite.
- Original del Certificado del Registro Voluntario, expedido por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá.
- Fotocopia de la cédula de ciudadanía del propietario.

Traspaso

- Original del Formulario Único Nacional completamente diligenciado sin improntas.
- Autorización escrita del propietario cuando el trámite no se realice personalmente.
- Certificación expedida por la autoridad competente o una entidad protectora de animales delegada por ésta, de acuerdo con lo establecido en el artículo 22 del presente decreto.
- Original o copia al carbón del pago de derechos de trámite.
- Original de la licencia de Tránsito o denuncia por pérdida.
- En caso de adjudicación por sucesión, fotocopia de la sentencia con constancia de ejecutoria, o de la escritura que protocolice la sucesión.
- Fotocopia de la cédula de ciudadanía del comprador.

Duplicado Licencia de Tránsito

- Original del Formulario Único Nacional, completamente diligenciado sin improntas.
- Autorización escrita del propietario cuando el trámite no se realice personalmente.
- Original o copia al carbón del pago de derechos del trámite respectivo.
- Original de la licencia de Tránsito deteriorada o denuncia por pérdida del documento. El original de la Licencia de Tránsito a reponer, será entregado por

el usuario al momento de retirar el trámite terminado.

- Fotocopia de la cédula de ciudadanía del propietario.

Duplicado de placa

- Original del Formulario Único Nacional, completamente diligenciado sin improntas.
- Autorización escrita del propietario, cuando el trámite no se realice personalmente.
- Original o copia al carbón del pago de derechos del trámite respectivo.
- Original de la licencia de Tránsito o denuncia por pérdida del documento.
- Entrega de la placa deteriorada o la denuncia por pérdida de la misma.
- El original de la placa a reponer, será entregada por el usuario al momento de retirar el trámite terminado.
- Fotocopia de la cédula de ciudadanía del propietario.

PARAGRAFO PRIMERO.- Período de Transición. Modificado por el art. 1, Decreto Distrital 86 de 2004. El plazo máximo para la obtención de la Licencia de tránsito y la placa reflectiva según el artículo 45 de la Ley 769 de 2002, será de tres (3) meses contados a partir de la publicación del presente Decreto, para los conductores de los vehículos de tracción animal que transiten en Bogotá, a la fecha de expedición de este reglamento.

ARTÍCULO 3.- CARGA MAXIMA AUTORIZADA. El peso máximo de carga autorizado para vehículos de tracción animal es:

1. En carros o carretas de un eje con dos ruedas y un animal de tiro, hasta 500 Kilogramos.
2. En carros o carretas de dos ejes con cuatro ruedas, con esferas o balineras y un tiro, hasta 1.000 kilogramos.

ARTÍCULO 4.- ELEMENTOS DE SEGURIDAD.

1. Medidas para evitar el movimiento de vehículo estacionado: En concordancia con el parágrafo del artículo 80 de la Ley 769 de 2002, todo vehículo de tracción animal deberá estar provisto de elementos mecánicos que bloqueen la rotación de sus ruedas cuando el vehículo se encuentre estacionado y el conductor descienda del mismo. El bloqueo podrá efectuarse con tacos de madera en forma triangular. En este caso se deberán colocar dos tacos de madera bloqueando al menos el 50% de las ruedas de un vehículo con un tiro o la totalidad de las ruedas en vehículos con dos tiros.

2. Sistema de señalización: Todo vehículo de tracción animal deberá portar dos señales de alerta reflectiva (color rojo) en la parte posterior, de tal forma que indiquen la geometría del vehículo a los demás conductores. Cada señal deberá ubicarse en el extremo de la carreta y en todos los casos serán siempre visibles (se colocaran sobre la carga o la carpa, según el caso). Cada señal tendrá un área mínima de reflexión de 0,02 metros cuadrados (10 cm x 20 cm) y podrá tener forma triangular o rectangular.

De acuerdo con el artículo 45 de la Ley 769 de 2002, todo vehículo de tracción animal, deberá llevar una (1) placa reflectiva, ubicada en el extremo trasero como

identificación.

3. Equipos de prevención y seguridad. Ningún vehículo de tracción animal podrá transitar por las vías de Bogotá sin portar el siguiente equipo de carretera como mínimo:

- Un gato con capacidad para elevar el vehículo cargado.
- Una cruceta o herramienta para desmontar las ruedas.
- Dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical.
- Un botiquín de primeros auxilios.
- Mínimo dos tacos para bloquear el vehículo.
- Caja de herramienta básica.
- Llanta de repuesto.
- Linterna.

4. Protección ambiental. Todo vehículo de tracción animal que sea utilizado para el transporte de carga cuyos residuos puedan contaminar el aire por polvo, gases, partículas o materiales volátiles de cualquier naturaleza deberán poseer dispositivos protectores, carpas o coberturas de material resistente para evitar el escape de sustancias al aire. De conformidad con el artículo 4 del Decreto Distrital 357 de 1997 que regula el manejo, transporte y disposición final de escombros y materiales de construcción, el transporte de material en vehículos de tracción animal deberá cumplir con las mismas condiciones establecidas en el artículo tercero del decreto mencionado.

PARÁGRAFO.- Todo vehículo de tracción animal debe estar provisto de pala y balde para recoger los residuos fisiológicos de los animales, evitando problemas de salud pública.

CAPITULO II

REQUISITOS DEL CONDUCTOR Y DEL ACOMPAÑANTE

ARTÍCULO 5.- Los conductores de los vehículos de tracción animal deberán obtener la licencia de conducción que los acredite para desarrollar esta actividad, para lo cual deberán demostrar conocimientos básicos de las normas y señales de Tránsito mediante examen teórico que se practicará en la Dirección Técnica de Pedagogía de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

Así mismo, el conductor de vehículos de tracción animal, además de los conocimientos de normas de tránsito debe tener conocimiento expreso de las normas que versan sobre vehículos de tracción animal y sobre el buen trato y manejo de los semovientes; para lo cual deberá acreditarlo mediante prueba escrita que desarrollarán las asociaciones sin ánimo de lucro protectoras de animales. Las pruebas se realizarán de manera simultánea.

PARAGRAFO PRIMERO.- El porte de la licencia de conducción será obligatorio, mientras se conduce el vehículo de tracción animal.

PARAGRAFO SEGUNDO.- Período de Transición. Modificado por el art. 2, Decreto Distrital 86 de 2004. El plazo máximo para la obtención de la Licencia de

Conducción será de tres (3) meses contados a partir de la publicación del presente Decreto, para los conductores de los vehículos de tracción animal que transiten en Bogotá, a la fecha de expedición de este reglamento.

ARTÍCULO 6.- La licencia de conducción será expedida por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, previo cumplimiento de los siguientes requisitos:

- Tener 16 años cumplidos
- Una foto de 3x4 fondo azul.
- Fotocopia de la cédula de ciudadanía ó tarjeta de Identidad.
- Certificación expedida por la Dirección Técnica de Pedagogía de la Secretaría de Tránsito y Transporte, sobre la aprobación a satisfacción de las pruebas sobre conocimientos en las normas de tránsito, conocimiento de las normas de seguridad vial y del buen trato al animal.
- Grupo sanguíneo y factor RH.
- Certificado de examen médico psicotécnico.
- Saber leer y escribir.

PARAGRAFO PRIMERO.- La licencia de conducción tendrá una vigencia indefinida, para su obtención será necesario que el conductor se encuentre a paz y salvo por todo concepto con la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá.

En caso de pérdida o deterioro de la licencia de conducción, el conductor del vehículo de tracción animal, deberá solicitar un duplicado ante la Secretaría de Tránsito y Transporte.

ARTÍCULO 7.- En el vehículo de tracción animal viajarán el conductor y un acompañante u operario. Tanto el conductor como el acompañante deberán tener 16 años cumplidos.

Como medida de seguridad, tanto el conductor como el acompañante deberán portar sobre torso y espalda un chaleco reflectivo, debidamente demarcado con la placa del vehículo que conduce. La altura mínima de las letras y números de la placa será de 10 centímetros de alto por 5 centímetros de ancho. El grosor mínimo de las letras y números de la placa será de 1 centímetro.

ARTÍCULO 8.- Todo conductor deberá portar obligatoriamente los siguientes documentos vigentes:

- El certificado expedido por asociaciones sin ánimo de lucro, protectoras de animales, determinando detalladamente el estado físico del animal, notificando si es apto para desempeñar esta labor. Este certificado debe ser revalidado una vez al año.
- La licencia de tránsito.
- La licencia de conducción.

ARTÍCULO 9.- Queda expresamente prohibido conducir un vehículo de tracción animal en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias alucinógenas.

CAPITULO III

CONDICIONES DEL ANIMAL DE TIRO

ARTÍCULO 10.- Los animales de tiro para el servicio de carga deben ser mayores de tres (3) años y menores de diez (10) años.

ARTÍCULO 11.- No se podrá imponer trabajo a los animales de carga menores de tres años ni mayores de 10, ni a los que se encuentren en estado de caquexia, desnutrición, inanición, vejez, en estado de gestación, lo mismo que aquellos que padecen defectos físicos de nacimiento o malformaciones adquiridas por enfermedad o en accidentes.

PARÁGRAFO.- Las hembras que se encuentren en estado de preñez avanzada o crianza temprana no podrán realizar trabajo alguno, lo mismo los animales de tiro que se encuentren enfermos, ciegos o cojos.

Los caballos deben estar debidamente herrados. No podrá someterse a trabajo el caballo que circule sin una o varias herraduras o desherrado o mal herrado.

CAPITULO IV

CRUELDAD CON LOS ANIMALES

ARTÍCULO 12.- Modificado por el Art. 4, Decreto Distrital 86 de 2004. Queda totalmente prohibido fatigar a los animales; solo se deben manejar con riendas y freno adecuado, que será de barra. Se prohíbe golpear o torturar el animal para que camine o se levante cuando éste se haya caído, o para que realice un esfuerzo adicional.

No se deben enganchar a la carreta, animales sin amansar que no obedecen a la rienda y que se desboquen. Se deben utilizar animales ya amansados y adiestrados a la carreta.

Se prohíbe encadenar a los animales para evitar que caminen en los parqueaderos o lugares donde viven o dejarlos abandonados en el espacio público. Así mismo se prohíbe aplicar grasa en las heridas de los animales. Las autoridades competentes pueden retener al animal por violación a la Ley 84 de 1989 y dejarlo a disposición de las asociaciones y/o entidades Protectoras de animales.

ARTÍCULO 13.- *Movilización de animales.* De conformidad con el Artículo 97 de la Ley 769 de 2002 no deben dejarse animales sueltos en las vías públicas, o con libre acceso a éstas. Las autoridades tomarán las medidas necesarias para despejar las vías de animales abandonados, que se entregarán a asociaciones sin ánimo de lucro encargados de su cuidado.

ARTÍCULO 14.- En caso que el animal sea entregado en custodia a asociaciones

sin animo de lucro, por maltrato o violación al Estatuto Nacional de Protección de los Animales (Ley 84 de 1989 artículo 14) serán las entidades sin ánimo de lucro o sociedades protectoras de animales debidamente acreditadas y que cuenten con la experiencia en equinos y con los recursos técnicos y humanos, quienes los reciban en custodia y les suministren los cuidados necesarios a costa del propietario o tenedor del animal.

Cuando los animales estén enfermos, lesionados, en mal estado de nutrición y se configure una violación al Estatuto Nacional de Protección de los Animales serán retenidos por las autoridades competentes y puestos al cuidado de entidades sin ánimo de lucro dedicadas a la protección de los animales; quienes los someterán a los tratamientos veterinarios necesarios para su recuperación y los cuidarán a costa de los propietarios, hasta que se encuentren en condiciones aptas para laborar.

Las autoridades competentes, para garantizar la protección del animal podrán aprehender en forma inmediata a cualquier animal o animales sobre los cuales se esté ejerciendo tortura, maltrato o cuando sea obligado a trabajar en condiciones inapropiadas, tales como agotamiento, enfermedad o lesión, preñez, cojera, sobrecarga, o con aparejos y elementos de tracción en mal estado, o no le sea prestada atención veterinaria ante enfermedad o lesión, o en general, ante cualquier situación que ponga en peligro la vida, integridad o bienestar del animal y frente a cualquier conducta que constituya violación a los principios contenidos en la Ley 84 de 1989.

ARTÍCULO 15.- En caso de accidente de Tránsito donde esté involucrado un animal de tiro, se notificará a las asociaciones sin ánimo de lucro y/o sociedades protectoras de animales, para que lo trasladen a una clínica especializada, legalmente reconocida, donde deberá prestarse la atención médica necesaria y suministrar certificación de las condiciones en las que se recibe el animal. La recuperación del animal será a costa del propietario o tenedor del mismo.

CAPÍTULO V

DE LOS APEROS

ARTÍCULO 16.- Los elementos que se deben utilizar en el manejo del animal de tiro son los siguientes aperos: frontanela, anteoreja reflectiva, muserola, quijera, ahogadero, riendas, collera, sillón, media gamarra, tiro, horcate, lomera, grupera, retranca, correa y barriguera. No se puede colocar bozal con cadena o elementos corto punzantes. En todos los casos el animal deberá estar debidamente herrado.

ARTÍCULO 17.- El apero debe ser confeccionado con materiales suaves que en ningún momento produzcan llagas o excoriaciones en la piel del animal.

CAPITULO VI

RESTRICCIONES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

ARTÍCULO 18.- Modificado por el Art. 1, Decreto Distrital 291 de 2004. Al tenor del artículo 96 del Acuerdo 79 de 2003 del Código de Policía los vehículos de tracción animal no podrán transitar en las horas pico o por vías muy congestionadas ni efectuar cargue y descargue sobre vías arterias.

En cumplimiento de lo señalado, los vehículos de tracción animal no podrán transitar en las vías de la ciudad durante las horas pico, esto es desde las 07:00 horas hasta las 09:00 horas en la mañana y desde las 17:00 horas hasta las 19:00 horas en la tarde.

ARTÍCULO 19.- Modificado por el Art. 2, Decreto Distrital 291 de 2004. Los vehículos de tracción animal circularán únicamente entre las 05:00 y las 23:00 horas.

ARTÍCULO 20.- Modificado por el Art. 3, Decreto Distrital 291 de 2004. Además de lo establecido en los artículos anteriores, el tránsito de vehículos de tracción animal se sujetará a las siguientes restricciones sobre las vías principales por motivos de seguridad vial:

1. En los días hábiles de lunes a viernes:

De las 06:00 horas a las 09:30 horas y de las 16:30 a las 20:00 horas, los vehículos de tracción animal, no podrán transitar por las siguientes vías: Autopista Sur, calle 170 norte, Avenida Villavicencio, Avenida Boyacá, Avenida (carrera) 68, Avenida (calle) 68, Calle 66, Avenida 1° de Mayo, Avenida Esperanza, carrera 100, carrera 91, transversal 91, carrera 99, carrera 74, carrera 76, carrera 80, carrera 86, carrera 50, carrera 10, carrera 13, carrera 11, carrera 15 (Paseo Country), carrera 17, carrera 19, transversal 33 sur, carrera 24, carrera 21, Avenida 44 sur, Avenida 13 sur, Avenida 1ª, Avenida 3a (Avenida Montes) Avenida de los Comuneros, calle 13, calle 22 (Fontibón), calle 26, calle 34, calle 45, calle 53, calle 57, Avenida (calle) 63, Avenida Chile, calle 72, calle 74, calle 76, Avenida Ciudad de Lima (calle 19), calle 85, calle 92, calle 94, calle 100, Avenida Pepe Sierra (calle 116), Avenida Calle 127, Avenida Córdoba, calle 134, calle 139, calle 140, calle 147, calle 153, Diagonal 151, calle 161, calle 187, Avenida 19 norte, carrera 50, transversal 48, Avenida Agoberto Mejía, Avenida Ciudad de Cali y Avenida Muisacas (Diagonal 38 Sur).

No podrán transitar entre las 06:00 horas y las 09:30 horas y entre las 16:30 horas y las 20:00 horas en la zona central de la ciudad, la cual para efectos de este decreto, está enmarcada por las siguientes vías, incluidas éstas: Calle 100 entre Carrera 7 y Avenida Norte Quito Sur, Avenida Norte Quito Sur entre Carrera 7 y Avenida Primero de Mayo, Avenida Primero de Mayo entre NQS y Carrera 7, Carrera 7 entre Primero de Mayo (Calle 20 S) y Calle 6, Calle 6 entre Carrera 7 y Calle 1 Este (Av. Circunvalar), Av. Circunvalar entre Calle 6 y Av. Calle 92, Carrera 7 entre Av. Calle 92 y Av. Calle 100.

2. En los días sábados, domingos y festivos no podrán transitar por las vías de acceso a Bogotá, entre las 13:00 horas y las 23:00 horas. Para efectos del presente numeral se consideran vías de acceso a Bogotá las siguientes: Autopista norte, Autopista sur, Autopista Medellín, calle 13, vía a oriente, Avenida Villavicencio y carrera 7ª desde la calle 170 hasta el límite del perímetro urbano.

3. En los días domingos y festivos no podrán transitar por las vías habilitadas para ciclo vía, durante los períodos que se adelante esta actividad.

PARÁGRAFO.- Se prohíbe la circulación a cualquier hora del día de vehículos de tracción animal sobre los corredores troncales en operación y en construcción del sistema TransMilenio. La utilización de estos corredores estará limitada al cruce de las intersecciones con otras vías, en los horarios y vías autorizados para la circulación en este decreto. Lo anterior de conformidad con la Ley 769 de 2002 parágrafo 1 del artículo 60 y parágrafo 1 del artículo 68.

ARTÍCULO 21.- Los vehículos de tracción animal solamente podrán transitar sobre la calzada externa, carril derecho de la vía. Está prohibido para los conductores de vehículos de tracción animal efectuar los siguientes comportamientos:

- Transitar sobre las vías de TransMilenio a cualquier hora del día y de la noche.
- Transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones.
- Abandonar el vehículo de tracción animal.
- Efectuar el cargue y descargue sobre vías arterias. En las vías no arterias se podrá efectuar cargue y descargue únicamente si no se congestiona u obstaculiza la movilidad de otros usuarios de la vía.
- No se podrá transportar en los vehículos de tracción animal, cargas consideradas peligrosas, corrosivas o controladas por las autoridades de policía.
- No podrá halarse dos carretas por un mismo caballo al mismo tiempo, ni transportarse en ellas elementos explosivos e inflamables.

CAPITULO VII

MULTAS Y SANCIONES

(SIC) ARTÍCULO 23.- Multas y sanciones. Los infractores a lo dispuesto en este decreto en materia de tránsito serán sancionados con multa equivalente a cuatro (4) salarios mínimos legales diarios vigentes de conformidad a lo previsto en el artículo 131 literal A del Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002). En lo que tenga que ver con la protección y cuidado de los animales se estará a lo dispuesto en el artículo 34 parágrafo 2 del Código de Policía de Bogotá (Acuerdo 79 de 2003).

ARTÍCULO 24.- Inmovilización. La inmovilización de los vehículos de tracción animal será procedente cuando se presenten las siguientes causales, al tenor de

la Resolución 17777 del 8 de noviembre de 2002, proferida por el Ministerio de Transporte:

- Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente.
- Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.
- Conducir un vehículo con licencia de conducción vencida.
- Conducir el vehículo sin el certificado del estado físico del animal.
- Presentar una licencia de conducción adulterada o ajena.
- Conducir en horas o zonas prohibidas.
- Conducir un vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas.
- Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias.
- Los agentes de Tránsito podrán inmovilizar hasta por veinticuatro (24) horas, debiendo informar de ello a la autoridad de Tránsito competente, los vehículos que ocasionen emisiones fugitivas provenientes de la carga descubierta, hasta tanto se tomen por el infractor las medidas apropiadas para impedir dichas emisiones, sin perjuicio de la aplicación de las demás sanciones que correspondan.

En caso de inmovilización, las autoridades de tránsito retendrán preferiblemente el vehículo (carreta) y lo trasladarán a los patios autorizados. Se retendrá el animal si se observa maltrato o violación al Código de Policía capítulo 4º. En este caso el animal se dejará a disposición de las entidades sin ánimo de lucro protectoras de animales debidamente acreditadas, quienes los recibirán en custodia para que les suministren los cuidados necesarios, a costa del propietario o tenedor del animal.

CAPITULO VIII

ACREDITACIÓN DE LAS ASOCIACIONES SIN ÁNIMO DE LUCRO Y/O SOCIEDADES PROTECTORES DE ANIMALES.

ARTÍCULO 25.- Las asociaciones sin ánimo de lucro o sociedades protectoras de animales que deseen obtener la acreditación para encargarse del cuidado de los animales de tiro que sean retenidos por las autoridades competentes en virtud a la violación de lo dispuesto en el Estatuto Nacional de Protección de los Animales (Ley 84 de 1989), deberán inscribirse en la Subdirección de Personas Jurídicas de la Dirección Jurídica Distrital de la Alcaldía Mayor de Bogotá, acreditando los siguientes requisitos:

- Certificado de cámara de comercio o personería jurídica donde se establezca que es una entidad sin ánimo de lucro cuyo objeto principal es la protección de los animales.
- Deberá acreditar la tenencia de la infraestructura necesaria (espacio, potreros, equipos médicos, bretes, etc.), para el albergue y manutención de especies mayores.
- Deberá acreditar la experiencia e idoneidad de su personal en la atención y

cuidado de especies mayores, mediante la presentación de certificados de capacitación y/o especialización en el área.

- Deberá presentar la relación de servicios que está en capacidad de prestar detallando para cada uno de estos servicios las tarifas que deberán cancelar los usuarios. Dichas tarifas tendrán una vigencia mínima de un (1) año.
- Presentar los permisos vigentes que para el desarrollo de su actividad se requieran.
- Un sobre cerrado dirigido a la Dirección Técnica de Pedagogía de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, que contenga un listado con máximo 20 preguntas sobre el buen trato y manejo de los semovientes, preguntas que formarán parte de la prueba que deberán presentar los conductores de vehículos de tracción animal al momento de solicitar la licencia de conducción.

PARÁGRAFO.- Período de Acreditación. Modificado por el Art. 3, Decreto Distrital 86 de 2004. Las entidades sin ánimo de lucro dedicadas a la protección de los animales tendrán un plazo de 8 días hábiles contados a partir de la publicación del presente decreto para acreditarse ante la Subdirección de Personas Jurídicas de la Dirección Jurídica Distrital de la Alcaldía Mayor de Bogotá.

La Subdirección de Personas Jurídicas de la Dirección Jurídica Distrital de la Alcaldía Mayor de Bogotá, dentro de los tres días hábiles siguientes a la finalización del plazo establecido en el inciso anterior, informará el listado de las entidades sin ánimo de lucro que han cumplido con la acreditación.

ARTÍCULO 26.- De la certificación para cada animal. La certificación, por cada animal de tiro, será expedida por una entidad sin ánimo de lucro protectora de animales, y en ella constará si el animal de tiro que se utilizará para impulsar el vehículo es apto para dicha labor. Esta certificación tendrá una vigencia de un (1) año y deberá ser renovada con treinta (30) días de antelación a su vencimiento. La certificación debe contener como mínimo:

- Razón social de la Asociación sin ánimo de lucro ó protectora de animales que expide el certificado
- Número de teléfono para la atención de emergencias de la Asociación sin ánimo de lucro ó protectora de animales que expide el certificado
- Dirección del centro de atención donde deberán ser remitidos los animales.
- Número consecutivo del certificado, el cual contendrá: el NIT de la asociación protectora que lo expide y un número consecutivo de elaboración asignado por la asociación.
- Fecha de elaboración ó renovación.
- Fecha de vigencia, la cual no será superior a un (1) año de la vigencia del certificado anterior.
- Nombre del animal.
- Edad aproximada del animal.
- Peso máximo de carga por tipo de vehículo que puede halar.
- La descripción física del animal.
- Nombre del Propietario del animal.
- Cédula del propietario.

- Dirección de residencia del propietario
- Teléfono del propietario.

Las entidades sin ánimo de lucro ó las asociaciones protectoras de animales serán responsables de actualizar la información contenida en dicho certificado, ante la Subsecretaría Operativa de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá; en el formato y medio que está determine, so pena de perder la acreditación.

ARTÍCULO 27.- El presente Decreto rige a partir de su publicación y deroga del Decreto 628 de 1991 y demás normas que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D. C. a los treinta (30) días de Diciembre de 2003.

ANTANAS MOCKUS SIVICKAS
Alcalde Mayor

JAVIER HERNÁNDEZ LÓPEZ
Secretario de Tránsito y Transporte

Nota: Publicado en el Registro Distrital 3017 de diciembre 30 de 2003.

**ANEXO D. DECRETO 291 DE 2004
(Septiembre 15)**

"Por el cual se modifican algunos artículos del Decreto 510 de 2003, se reglamenta el tránsito de los vehículos de tracción animal y se dictan otras disposiciones complementarias"

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTA D. C.,

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los artículos 38 numerales 1 y 4 del Decreto 1421 de 1993, 6 parágrafo 3 de la ley 769 de 2002 y 188 numeral 1 del Acuerdo 79 de 2003 y

CONSIDERANDO

Que para garantizar una adecuada movilidad de la ciudad, evitar la contaminación ambiental, prevenir problemas de salud pública y evitar el maltrato a los animales, es necesario reglamentar el tránsito de vehículos de tracción animal en el Distrito Capital.

Que el artículo 24 de la Constitución Política dispone que todo colombiano, con las limitaciones que establezca la Ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional.

Que en virtud de lo anterior el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002, regula la circulación de peatones usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, con el fin de garantizar entre otros la seguridad, calidad y libertad de circulación.

Que de otro lado el capítulo 4 del Acuerdo 79 de 2003 establece la protección y cuidado de los animales, retomando los principios de la Ley 84 de 1989 Estatuto Nacional de Protección de los Animales.

Que en virtud de lo anterior se expidió el Decreto 510 del 30 de diciembre de 2003 por el cual se reglamenta el tránsito de vehículos de tracción animal y se dictan otras disposiciones complementarias.

Que posteriormente la Administración Distrital emitió el Decreto 086 de 2004 con el objeto de mejorar la circulación de los vehículos de tracción animal y reconocer el derecho al trabajo señalado en el artículo 25 de la Constitución Política, ampliando los períodos de transición establecidos en el Decreto 510 de 2003 a efectos de permitir a las personas sometidas a tal disposición, adquirir los conocimientos académicos exigidos en la preceptiva legal mencionada y estableció de manera permanente la posibilidad de acreditar Asociaciones sin ánimo de lucro y/o Sociedades protectoras de animales.

Que armonizando la obligación de transitar con placa a los vehículos de tracción animal, con lo dispuesto en el Artículo 96 del Acuerdo 79 de 2003 y las medidas

de restricción vehicular impuestas a los vehículos automotores, se hace necesario equiparar la medida de pico y placa a los primeros con fundamento en el principio de igualdad consagrado en la Carta Política, el cual establece que la Administración deberá otorgar un trato similar a quienes se encuentren en condiciones homogéneas.

Que de igual forma, acogiendo las necesidades laborales de los propietarios de tracción animal y siendo conscientes de las características particulares de su actividad, se hace necesario modificar el horario de circulación consagrado en el Artículo 19 del Decreto 510 de 2003 y de igual manera ajustar las vías para transitar en la ciudad con el objeto de acatar lo ordenado por las Sentencias C-355, C-475 y C-481 de 2003 emitidas por la Corte Constitucional.

Que en mérito de lo expuesto,

DECRETA

ARTÍCULO 1.- Modificar el artículo dieciocho del Decreto 510 de 2003 el cual quedará así:

"ARTÍCULO 18.- *Los vehículos de tracción animal no podrán transitar en las horas pico.*

En cumplimiento de lo señalado, se restringe la circulación de vehículos de tracción animal durante los días hábiles, de la siguiente manera:

- *Los vehículos con placa terminada en número 1 y 2 no podrán circular entre las 6:00y las 9:00 horas, y entre las 16:00 y las 19:00 horas los días miércoles y viernes.*
- *Los vehículos con placa terminada en número 3 y 4 no podrán circular entre las 6:00y las 9:00 horas, y entre las 16:00 y las 19:00 horas los días lunes y miércoles.*
- *Los vehículos con placa terminada en número 5 y 6 no podrán circular entre las 6:00y las 9:00 horas, y entre las 16:00 y las 19:00 horas los días lunes y jueves.*
- *Los vehículos con placa terminada en número 7 y 8 no podrán circular entre las 6:00y las 9:00 horas, y entre las 16:00 y las 19:00 horas los días martes y jueves.*
- *Los vehículos con placa terminada en número 9 y 0 no podrán circular entre las 6:00y las 9:00 horas, y entre las 16:00 y las 19:00 horas los días martes y viernes."*

ARTÍCULO 2.- Modificar el artículo diecinueve del Decreto 510 de 2003 el cual quedará así:

"ARTÍCULO 19- *Los vehículos de tracción animal circularán únicamente entre las 04:30 y las 24:00 horas, atendiendo los horarios de restricción de pico y placa consignados en el Artículo anterior."*

ARTÍCULO 3.- Modificar el artículo veinte del Decreto 510 de 2003 el cual quedará así:

"ARTICULO 20.- *En concordancia con el artículo 96 del Acuerdo 79 de 2003, Código de Policía de Bogotá, el tránsito de vehículos de tracción animal se sujetará a las siguientes restricciones sobre las vías principales y congestionadas por motivos de seguridad vial:*

1. En los días hábiles de lunes a viernes:

De las 06:00 horas a las 09:00 horas y de las 16:00 a las 19:00 horas, los vehículos de tracción animal, no podrán transitar por las siguientes vías: Autopista Sur, calle 170 norte, Avenida Boyacá, Avenida (carrera) 68, Avenida (calle) 68, Calle 66, Avenida 1° de Mayo, Avenida Esperanza, transversal 91, carrera 99, carrera 76, carrera 86, carrera 50, carrera 10, carrera 13, carrera 11, carrera 15 (Paseo Country), carrera 17, carrera 19, carrera 24, carrera 21, Avenida 13 sur, Avenida 1ª, calle 13, calle 26, calle 34, calle 45, calle 53, calle 57, Avenida (calle) 63, Avenida Chile, calle 72, calle 76, Avenida Ciudad de Lima (calle 19), calle 85, calle 92, calle 94, calle 100, Avenida Pepe Sierra (calle 116), Avenida Calle 127, Avenida Córdoba, calle 134, calle 139, calle 140, calle 147, calle 153, Diagonal 151, Avenida 19 norte, carrera 50 y transversal 48.

No podrán transitar entre las 06:00 horas y las 09:00 horas y entre las 16:00 horas y las 19:00 horas en la zona central de la ciudad, la cual para efectos de este Decreto, está enmarcada por las siguientes vías, incluidas éstas: Calle 100 entre Carrera 7 y Avenida Norte Quito Sur, Avenida Norte Quito Sur entre Carrera 7 y Avenida Primero de Mayo, Avenida Primero de Mayo entre NQS y Carrera 7, Carrera 7 entre Primero de Mayo (Calle 20 S) y Calle 6, Calle 6 entre Carrera 7 y Calle 1 Este (Av. Circunvalar), Av. Circunvalar entre Calle 6 y Av. Calle 92, Carrera 7 entre Av. Calle 92 y Av. Calle 100.

2. En los días sábados, domingos y festivos no podrán transitar por las vías de acceso a Bogotá, entre las 13:00 horas y las 23:00 horas. Para efectos del presente numeral se consideran vías de acceso a Bogotá las siguientes: Autopista norte, Autopista sur, Autopista Medellín, calle 13, vía a oriente, Avenida Villavicencio y carrera 7ª desde la calle 170 hasta el límite del perímetro urbano.

3. En los días domingos y festivos no podrán transitar por las vías habilitadas para ciclo vía, durante los períodos que se adelante esta actividad.

PARÁGRAFO.- *Se prohíbe la circulación a cualquier hora del día de vehículos de tracción animal sobre los corredores troncales en operación y en construcción del sistema Transmilenio. La utilización de estos corredores estará limitada al cruce de las intersecciones con otras vías, en los horarios y vías autorizados para la circulación en este decreto. Lo anterior de conformidad con la Ley 769 de 2002 parágrafo 1 del artículo 60 y parágrafo 1 del artículo 68.*

ARTÍCULO 4. Vigencia. El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá D.C., a los 15 días de septiembre de dos mil cuatro (2004).

LUIS EDUARDO GARZÓN
Alcalde Mayor

CARLOS EDUARDO MENDOZA LEAL
Secretario de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C.

**ANEXO E. DECRETO 086 DE 2004
(Marzo 31)**

"Por el cual se modifican algunos artículos del Decreto 510 de 2003 por el cual se reglamenta el tránsito de los vehículos de tracción animal y se dictan otras disposiciones complementarias"

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTA D. C.,

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los artículos 38 numerales 1 y 4 del Decreto 1421 de 1993, 6 parágrafo 3 de la ley 769 de 2002 y 188 numeral 1 del Acuerdo 79 de 2003 y

CONSIDERANDO

Que para garantizar una adecuada movilidad de la ciudad, evitar la contaminación ambiental, prevenir problemas de salud pública y evitar el maltrato a los animales, es necesario reglamentar el tránsito de vehículos de tracción animal en el Distrito Capital.

Que el artículo 24 de la Constitución Política dispone que todo colombiano, con las limitaciones que establezca la Ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional.

Que en virtud de lo anterior el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002, regula la circulación de peatones usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, con el fin de garantizar entre otros la seguridad, calidad y libertad de circulación.

Que de otro lado el capítulo 4 del Acuerdo 79 de 2003 establece la protección y cuidado de los animales, retomando los principios de la Ley 84 de 1989 Estatuto Nacional de Protección de los Animales.

Que en virtud de lo anterior se expidió el Decreto 510 del 30 de diciembre de 2003 por el cual se reglamenta el tránsito de vehículos de tracción animal y se dictan otras disposiciones complementarias.

Que teniendo en cuenta los requisitos exigidos por la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre para la expedición de licencias de conducción, el nivel de estudio, situación socio-económica de los destinatarios de la reglamentación incorporada en el Decreto 510 de 2003 y con el fin de cumplir no sólo con el objetivo de una mejor circulación de los vehículos de tracción animal sino también con el reconocimiento del derecho al trabajo señalado en el artículo 25 de la Constitución Política se hace necesario ampliar los períodos de transición establecidos en dicho Decreto a efectos de permitir a las personas sometidas a tal disposición, adquirir los conocimientos académicos exigidos en la preceptiva legal mencionada.

Que bajo las mismas premisas y con el fin de garantizar a los destinatarios de la norma la libertad de elección y de competencia de las Asociaciones sin ánimo de lucro y/o Sociedades protectoras de animales, se considera procedente establecer de manera permanente la posibilidad de acreditarse como tales.

Que hasta el día 31 de julio de 2004 todos los conductores de los vehículos de tracción animal deberán contar con la certificación expedida por una entidad sin ánimo de lucro protectora de animales, y en ella constará si el animal de tiro que se utilizará para impulsar el vehículo es apto para dicha labor. Esta certificación tendrá una vigencia de un (1) año y deberá ser renovada con treinta (30) días de antelación a su vencimiento.

Que en mérito de lo expuesto,

Ver la Resolución de la S.T.T. 780 de 2004

DECRETA

ARTÍCULO 1.- Modificar el párrafo primero del artículo segundo del Decreto 510 de 2003 el cual quedará así:

"PARÁGRAFO PRIMERO.- Período de Transición. El plazo máximo para la obtención de la Licencia de Tránsito y la placa reflectiva según el artículo 45 de la Ley 769 de 2002, será hasta el día 31 de julio de 2004, para los conductores de los vehículos de tracción animal que transiten en Bogotá D.C."

ARTÍCULO 2.- Modificar el párrafo segundo del artículo quinto del Decreto 510 de 2003 el cual quedará así:

"PARÁGRAFO SEGUNDO.-Período de Transición. El plazo máximo para la obtención de la Licencia Conducción será hasta el día 31 de julio de 2004, para los conductores de los vehículos de tracción animal que transiten en Bogotá D.C."

ARTÍCULO 3.- Modificar el párrafo del artículo veinticinco del Decreto 510 de 2003 el cual quedará así:

"PARÁGRAFO.- Período de Acreditación. Las entidades sin ánimo de lucro dedicadas a la protección de los animales a partir de la publicación del presente Decreto deberán acreditarse ante la Subdirección de Personas Jurídicas de la Dirección Jurídica Distrital de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. con el fin de encargarse del cuidado de los animales de tiro que sean retenidos por las autoridades competentes y certificar si el animal de tiro que se utilizará para impulsar el vehículo es apto para dicha labor.

La Subdirección de Personas Jurídicas de la Dirección Jurídica Distrital de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., dentro de los primeros cinco días hábiles de cada mes dará a conocer el listado de las sociedades o entidades sin ánimo de lucro que han cumplido con la acreditación."

ARTICULO 4. Modificar el artículo doce del Decreto 510 de 2003 el cual quedará así:

"ARTÍCULO 12.- Queda totalmente prohibido fatigar a los animales; solo se deben

manejar con riendas para frenado adecuado. Se prohíbe golpear o torturar el animal para que camine o se levante cuando éste se haya caído, o para que realice un esfuerzo adicional.

No se deben enganchar a la carreta, animales sin amansar que no obedecen a la rienda y que se desboquen. Se deben utilizar animales ya amansados y adiestrados a la carreta.

Se prohíbe encadenar a los animales para evitar que caminen en los parqueaderos o lugares donde viven o dejarlos abandonados en el espacio público. Así mismo se prohíbe aplicar grasa en las heridas de los animales. Las autoridades competentes pueden retener el animal por violación a la Ley 84 de 1989 y dejarlo a disposición de las asociaciones y/o entidades Protectoras de animales."

ARTÍCULO 5. Vigencia. El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá D.C., a los treinta y un (31) días del mes de marzo de dos mil cuatro (2004).

LUIS EDUARDO GARZÓN
Alcalde Mayor

CARLOS EDUARDO MENDOZA LEAL
Secretario de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C.

Nota: Publicado en el Registro Distrital 3073 de marzo 31 de 2004.

ANEXO F. SENTENCIA C-481/03

COSA JUZGADA CONSTITUCIONAL-Configuración

VEHICULOS DE TRACCION ANIMAL-Improcedencia de restricción por ley estatutaria

LEY ESTATUTARIA-Interpretación restrictiva es la excepción y no la regla general

NORMA ACUSADA-No exigía trámite de ley estatutaria pues no vulneró el derecho de locomoción

Referencia: expediente D-4331

Demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 98 de la Ley 769 de 2002 “por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito y se dictan otras disposiciones.”

Actor: Wilson Leal Echeverry.

Magistrado Ponente:

Dr. ALFREDO BELTRÁN SIERRA.

Bogotá, D.C., once (11) de junio de dos mil tres (2003).

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 consagrada en los artículos 241 y 242 de la Constitución Política, el ciudadano Wilson Leal Echeverri presentó demanda contra el artículo 98 de la Ley 769 de 2002 “por la cual se expide 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 el texto de la disposición acusada, texto tomado del Diario Oficial No. 44.893, de fecha 7 de agosto de 2002.

“Ley 769 de 2002

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

Artículo 98.- Erradicación de los vehículos de tracción animal. En el término de un (1) año, contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley, se prohíbe el tránsito urbano en los municipios de Categoría Especial y en los municipios de primera categoría del país, de vehículos de tracción animal. A partir de esa fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal.

Parágrafo 1º. Quedan exceptuados de la anterior medida los vehículos de tracción animal utilizados para fines turísticos, de acuerdo a las normas que expedirá al respecto el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 2º. Las alcaldías municipales y distritales en asocio con el SENA tendrán que promover actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de los vehículos de tracción animal.”

III. LA DEMANDA.

El actor expone las razones jurídicas por las que considera que esta disposición viola artículos de la Constitución, así:

Primer cargo: violación de la libertad de locomoción, artículo 24 de la Constitución.

La disposición acusada implica una restricción definitiva a la libertad de locomoción de los propietarios, usufructuarios o usuarios de los servicios de transporte en vehículos de tracción animal, en el casco urbano de los municipios de categoría especial y de primera categoría. Esto viola el derecho a la libre locomoción, derecho del que son titulares todos los colombianos, y que consiste en la posibilidad de circular libremente por el territorio nacional. Aunque este derecho no es absoluto, por tratarse de un derecho fundamental debió tramitarse como ley estatutaria, tal como lo disponen los artículos 152 y 153 de la Constitución. Además, si bien el legislador puede limitar el ejercicio del derecho, lo que no puede hacer es “determinar una privación absoluta y definitiva del derecho a usar las vías por parte de los propietarios, usufructuarios o usuarios a cualquier título de un vehículo de tracción animal.” (fl. 2). Sería viable la limitación, si ésta consistiera en determinar horarios de circulación, vías especiales de movilización, pero no prohibir el ejercicio del derecho.

Segundo cargo: violación del derecho a la igualdad, artículo 13 de la Constitución.

El examen de este cargo el actor lo hace a partir del test de igualdad, según la

jurisprudencia de la Corte Constitucional. Confronta la situación de hecho suscitada entre el propietario de un vehículo de tracción animal y el propietario de un vehículo automotor.

Afirma que estos dos conductores no se encuentran en distinta situación de hecho como usuarios de la estructura vial que amerite un trato diferente, pues ambos utilizan sus vehículos para transportar personas o cosas, actividad de la que derivan el propio sustento. Aunque cada clase de vehículo tiene ventajas y desventajas, a nadie se le ocurriría prohibir el tránsito automotor por las desventajas ambientales que presenta. Pone de presente el actor que aunque no supo de las razones expuestas por el Gobierno o en el Congreso sobre la finalidad que tuvieron para establecer este trato distinto, entiende que podría ser que la seguridad vial se ve afectada con esta clase de vehículos de tracción animal. Sin embargo, se pregunta, si la finalidad es razonable. Al respecto estima que la finalidad perseguida en una nación sumida en el subdesarrollo y la pobreza es irrazonable, inadmisibles y contraria a los principios y valores constitucionales, dado que el grupo social en el que se reflejan los efectos inmediatos de la norma es el más deprimido de la estructura colombiana, que merece especial detenimiento y atención.

En cuanto a la excepción consagrada en el párrafo 1º de la disposición, de permitir esta clase de vehículos para fines turísticos, considera que no puede afirmarse que exista coherencia interna en una disposición que sólo protege por vía de excepción los fines turísticos, y se pregunta “acaso, tal finalidad es prevalente en relación con los demás propósitos de dicho transporte como serían: la disposición de desechos, el transporte de mercancías, enceres (sic) y personas; seguramente NO.” (fl. 6)

Agrega que la prohibición de vehículos de tracción animal no es proporcionada con las circunstancias de hecho pues, si lo perseguido es la racionalidad de tránsito en las grandes urbes, medidas como horarios, zonas de circulación permitirían lograr el fin perseguido y no la proscripción de una actividad económica lícita como la que desempeñan los propietarios, usufructuarios o usuarios de estos vehículos. Ocurriría algo similar si se proscribiera la actividad industrial por la emisión de gases nocivos a la atmósfera y no su regulación, control y mitigación.

Este cargo lo concluye el demandante señalando que la disposición acusada no supera, en con éxito el test de igualdad, utilizando la metodología de la jurisprudencia de la Corte.

Tercer cargo: violación de regla constitucional contenida en el artículo 365 de la Constitución y el derecho de propiedad, artículo 58 de la Carta.

Señala el actor que el artículo 365 establece que la actividad del transporte, cualquiera que sea su modalidad, está declarada como servicio público o actividad

estratégica. La actividad de transporte se desarrolla incluyendo el del transporte de vehículos de tracción animal. El legislador dispuso la clausura de una actividad económica lícita, la de tracción animal, por razones de interés social. Entonces no se cumplieron las exigencias constitucionales del mencionado artículo 365, que son: aprobación calificada en cada Cámara del Congreso e indemnización previa a los particulares afectados. Se desconoció que el transporte en la modalidad de tracción animal ha sido objeto de regulación permanente por las autoridades de tránsito nacional. Entonces al prohibir de manera absoluta la circulación de estos vehículos se está prohibiendo una actividad económica lícita sin que se hubieren cumplido los requisitos constitucionales.

Por este camino se está efectuando literalmente una expropiación sin indemnización a los propietarios de las carretas y de los caballos. Y considera como “macabra” compensación lo establecido en el parágrafo 2º de que las alcaldías municipales y distritales, en asocio con el SENA, promuevan actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de estos vehículos, dada la imposibilidad financiera de las entidades territoriales de acometer estas tareas y del decreciente presupuesto del SENA, que es conocido por la opinión pública.

Cuarto cargo: violación al derecho al trabajo y a la libre escogencia de profesión y oficio.

El demandante trae a colación algunas decisiones de la Corte Constitucional para concluir que el interés del legislador de proteger el tránsito vehicular de las grandes urbes no puede desconocer y ser insensible a las necesidades de quienes ejercen un oficio humilde pero que suple necesidades de supervivencia, pues, se quebrantan los pilares de la Constitución, en especial, en el artículo 2. Es decir, en defensa del interés colectivo no se puede suprimir el derecho al trabajo y a escoger profesión y oficio, sin que sea concreta, probada y razonable la necesidad de hacerlo.

IV. INTERVENCIONES.

En este proceso intervinieron la ciudadana Lida Yaneth Ramírez Solarte; la Presidenta de la Asociación Defensora de Animales, ciudadana Constanza Moreno Acero; y, el Ministerio de Transporte, a través del ciudadano Oscar David Gómez Pineda, con el fin de solicitar a la Corte que declare la exequibilidad del precepto acusado. Se resumen así estas intervenciones:

a) Intervención de la ciudadana Lida Yaneth Ramírez, quien señala que hace parte de varias organizaciones no gubernamentales, que tienen como objeto la defensa de los animales.

Se refiere, en forma extensa, a las condiciones en que trabajan los caballos y el trato que reciben del carretillero; explica porqué en su concepto la conducción de

carretillas entraña una actividad ilícita e inmoral por el maltrato que soportan los caballos; sobre las condiciones económicas y sociales de los carretilleros y zorreros, señala que no es tan cierto que se encuentren en tan deplorables condiciones, ya que existen hasta flotas de carretillas de caballos pertenecientes a un solo dueño, que no pagan impuestos, ni están obligados a tomar seguros que garanticen el pago de los daños que produzcan; considera que la conducción de carretillas atenta contra los derechos fundamentales a un medio ambiente sano y a la salud. Finalmente señala que el caballo es la primera y la última víctima de la interminable cadena de violencia. Acompañó algunas fotografías y artículos de periódicos para demostrar el maltrato que sufren los animales.

b) Intervención de la ciudadana Constanza Moreno Acero, Presidenta de la Asociación Defensora de Animales.

Señala que el derecho a circular por las vías públicas no puede concebirse en forma aislada sino acorde con las normas de tránsito. Lo que implica que el Estado puede reglamentar el tráfico en aras de racionalizarlo y proteger los derechos de los demás. De allí que se puedan requerir licencias de conducción, el uso de placas, el uso de cinturón de seguridad, prohibir conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de alucinógenos, o prohibir que transiten vehículos contaminantes. Por lo tanto, si el normal desenvolvimiento del tráfico vehicular se ve obstaculizado por la presencia de vehículos que por sus condiciones no son aptos para compartir la vía con los automotores puede haber restricción de la misma forma como a los peatones no les es permitido compartir la vía con los automotores.

Además, es sabido que la circulación de vehículos de tracción animal es un peligro para el tránsito normal de los vehículos dado el número de accidentes que se producen por la irresponsabilidad de quienes los manejan: menores de edad o personas en estado de embriaguez.

Pone de presente un problema de salud pública derivado del hecho de que los caballos de los zorreros cuando son desechados por razones de enfermedades, lesiones o vejez, son llevados a mataderos clandestinos, para comercializar su carne, en especial, en los sectores populares, haciéndola pasar como de calidad.

Se refiere, también, al maltrato que sufren estos animales. Son golpeados, sobrecargados, obligados a trabajar hasta 24 horas, cambiando de carretero. Estos hechos son denunciados continuamente por la ciudadanía ante las ONG dedicadas a la protección de los animales.

En cuanto a la supuesta violación del derecho a la igualdad, la interviniente no encuentra relación con el test de igualdad. Señala que en el Estado social de derecho prima el interés general para establecer un orden justo y racional. Tampoco es verdad que se viole el derecho al trabajo ni a la libre elección de

profesión u oficio. Además, la propia disposición contempla que es obligación de los alcaldes propiciar actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de estos vehículos. Si los alcaldes no cumplen, los afectados pueden interponer una acción de cumplimiento.

Finalmente se refiere a la afirmación de que se está ante un servicio público. La interviniente recuerda que ni es un servicio público ni una profesión u oficio regulado por el Estado. Si algunas disposiciones se han referido a ella, no significa que se les ha conferido la estabilidad que pretende el actor. Además, recuerda la sentencia T-547 de 1992, de la Corte Constitucional sobre los límites de la propiedad privada.

c) El Ministerio de Transporte, a través del ciudadano Oscar David Gómez Pineda, contestó la demanda así:

El artículo 24 de la Constitución establece el derecho a circular con las limitaciones que establezcan las autoridades. Señala el interviniente que las limitaciones están encaminadas a lograr “la garantía de la Seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público” (fl. 69)

Agrega que el Código de Tránsito terrestre se inspira en los siguientes principios rectores: seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

El artículo 98 acusado entrará a regir el 8 de noviembre de 2003, fecha en la que las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal, pero de acuerdo con la categorías de municipios de que trata la Ley 136 de 1994. Lo que quiere decir que la restricción es parcial, toda vez que se circunscribe al perímetro urbano. Estos vehículos pueden circular en las zonas rurales.

La restricción de los vehículos de tracción animal tiene una finalidad social claramente prevista para los municipios de primera categoría de desarrollo, que exige condiciones de movilidad y circulación tanto de las personas, mercancías y vehículos, por lo que las grandes ciudades han optado por impulsar el transporte masivo de pasajeros y han diseñado vías especiales. Además, el Código ha previsto unos límites de velocidad para los vehículos automotores que circulan en las vías urbanas de 60 kilómetros por hora, velocidad que no alcanzan los de tracción animal. De allí que no puede afirmarse que se presente violación del artículo 13 de la Constitución.

Pone de presente que si bien el Estado está adoptando una medida que puede afectar a un grupo de personas, también está obligando a las autoridades municipales y al SENA para que promuevan actividades alternativas y sustitutivas

para los conductores de vehículos de tracción animal. De esta forma, tampoco se da la violación al derecho al trabajo alegada.

Destaca el interviniente que el concepto de interés general se relaciona con el de procurar la seguridad de todos los ciudadanos en las calles y avenidas, asuntos que se ven afectados con la circulación de los vehículos de tracción animal en centros urbanos de alto tráfico vehicular, por el riesgo que se genera en las vías, en razón de que por la propia naturaleza de esta clase de vehículos, no cuentan con las condiciones necesarias para preservar la integridad física de sus ocupantes ni de los demás usuarios de los corredores viales. Además, debe tenerse en cuenta que el Estado ha hecho grandes inversiones en las vías para conseguir un tráfico más fluido y rápido, lo que no se logra cuando se crean represamientos de tráfico por la circulación de vehículos de tracción animal. Agrega que el artículo 58 de la Constitución establece que el interés privado deberá ceder al interés público o social.

Con respecto de la presunta violación del artículo 365 de la Constitución, el interviniente señala que la Ley 336 de 1996 dispuso que el transporte gozará de especial protección estatal y estará sometido a las disposiciones reglamentarias. Manifestó que dado el carácter de servicio público esencial del transporte éste debe prestarse por empresas legalmente constituidas y habilitadas por las autoridades competentes. Explica lo siguiente:

“La citada Ley define como modos de transporte aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre; este último se encuentra subdividido en las siguientes modalidades:

- Servicio Público de Transporte Terrestre automotor de pasajeros por carretera – Decreto 171 de 2001.
- Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros – Decreto 170 de 2001.
- Servicio Público de Transporte Terrestre y Automotor de Carga – Decreto 173 de 2002 (sic)
- Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial – Decreto 174 de 2001.
- Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto – Decreto 175 de 2001.

Lo anterior para significar que la Ley y los Reglamentos sobre transporte público terrestre automotor en Colombia se encuentran debidamente reglado y solamente autoriza su prestación a empresas con vehículos de servicio público debidamente

homologados ante el Ministerio de Transporte (artículo 23 de la Ley 336 de 1996)

De tal manera, que los vehículos de tracción animal nunca han estado autorizados para prestar un servicio público de transporte por cuanto estos no cumplen con las especificaciones de seguridad y de homologación exigidos por la Ley. Por lo tanto no se está violando el artículo 365 de la Constitución Política como lo argumenta el demandante.” (fls. 76 y 77)

Pone de presente que en materia de transporte no se concibe que existan derechos adquiridos, por las razones expuestas por la Corte Constitucional en la sentencia C-043 de 1998. El legislador sólo otorgó un plazo para que los afectados con la restricción se acojan a los programas de las alcaldías y el SENA y se garantice el derecho al trabajo, lo que no quiere decir que existan un derecho reconocido en materia de transporte de vehículos de tracción animal.

V. CONCEPTO DEL PROCURADOR GENERAL DE LA NACION.

El señor Procurador General de la Nación, en concepto Nro. 3133, de fecha 29 de enero de 2003, solicitó a la Corte declarar la exequibilidad del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, bajo la condición “de que el Estado establezca mecanismos efectivos para garantizar a los ciudadanos que venían ejerciendo esta actividad lícita, como elemento esencial para garantizar su sustento, programas alternativos que les permitan cambiar de actividad o poder realizar su trabajo con otros recursos equivalentes, teniendo en cuenta que se trata en general de poblaciones de escasos recursos, que merecen especial protección del Estado.”

El señor Procurador consideró que no se observa que la disposición vulnere el derecho al libre desarrollo de la personalidad por cuanto el Estado, con el fin de proteger el interés general, puede regular todas las materias que estén perturbando el buen desarrollo de las actividades vitales para la población. No puede desbordarse el ámbito de este derecho invocándolo ante cualquier limitación de las decisiones personales.

Tampoco considera el Ministerio Público que se vulnere el derecho a escoger profesión u oficio de quienes conduzcan vehículos de tracción animal, por cuanto el tipo de medio que se utilice para realizar un trabajo no constituye en sí mismo una profesión u oficio. Estos vehículos son un medio para la realización de trabajos tales como acarreos o reciclaje, pero no son un oficio, ya que pueden ser realizados por otros medios, posiblemente más idóneos.

Tampoco estima el Ministerio Público de recibo interpretar la norma acusada como una vulneración del derecho a la estabilidad en el empleo por parte del Estado, ya que el artículo 53 de la Constitución se refiere a los principios mínimos que se deben observar en las relaciones laborales y la estabilidad del empleo de los trabajadores frente al empleador, sea particular o el Estado, y no frente a una

limitante que regula aspectos del interés público. En el presente caso se está ante la eliminación de una actividad.

No hay violación del derecho de locomoción, porque no se está prohibiendo a los ciudadanos movilizarse, sino restringiendo la circulación de un determinado tipo de vehículos en algunos municipios. Lo propio ocurre cuando se restringe la circulación de cierta clase de vehículos pesados en algunas vías o en ciertos horarios o de determinado número de placas en los horarios señalados por las autoridades, pues, con estas restricciones se busca proteger el interés general y mejorar el tráfico.

En cuanto a los cargos relacionados con el desconocimiento del derecho al trabajo, los derechos adquiridos y la confianza legítima de los ciudadanos en las autoridades, considera que se debe analizar si la previsión del legislador es suficiente para garantizar los derechos de los propietarios de los vehículos de tracción animal y de las demás personas que derivan su sustento de la explotación de estos vehículos.

Señala que el Estado no puede ser el primero en afectar el derecho al trabajo. Si por razones de política pública se generan perjuicios a los trabajadores, el Estado debe tomar las medidas necesarias para garantizar la efectiva protección.

En el caso bajo estudio, el Ministerio Público consideró que el legislador tiene la potestad de reorganizar el orden público en sus diferentes manifestaciones, de tranquilidad, salubridad y seguridad relacionadas con el funcionamiento del tránsito en las ciudades de mayor densidad de población y de mayor tránsito vehicular. Sin embargo, anota que “no se tuvo el suficiente cuidado para proteger los derechos de los ciudadanos que derivan su sustento de estos vehículos, personas que en general pertenecen a los sectores más desprotegidos de la sociedad.”

Considera que quienes son propietarios de estos vehículos, los adquirieron atendiendo exigencias y condiciones del ordenamiento jurídico, por lo que en principio, tienen derecho al uso y goce de sus bienes. No obstante que la medida beneficia al conglomerado, se observa un daño especial a los mencionados propietarios. El ordenamiento urbano que se busca genera cargas desiguales a unos sujetos, puesto que mientras el conglomerado y los propietarios y usuarios de vehículos automotores se benefician, un grupo de ciudadanos de escasos recursos se ven despojados del derecho al uso y goce de sus vehículos de tracción animal.

Por esto, si bien la disposición acusada es proporcional, adecuada y necesaria para la satisfacción del interés general, se advierte que en ella no está prevista ninguna compensación para los afectados, a excepción de lo señalado en el párrafo segundo. Esto expone al Estado a futuras indemnizaciones por

desconocer los daños antijurídicos ocasionados con una medida que rompe el equilibrio entre las cargas públicas.

Pone, además, de presente que según la jurisprudencia constitucional, el derecho a la propiedad puede adquirir el carácter de fundamental, cuando se dan las condiciones señaladas en la sentencia T-506 de 1992.

Por lo anterior, el Ministerio Público solicita declarar la exequibilidad condicionada de la disposición acusada.

VI. CONSIDERACIONES Y FUNDAMENTOS.

1. Competencia.

En virtud de lo dispuesto por el artículo 241, numeral 4, de la Constitución, la Corte Constitucional es competente para conocer de esta demanda, pues, el artículo acusado es de carácter legal.

2. Ausencia de cosa juzgada constitucional del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, sólo en lo que concierne al cargo de si la restricción del tránsito vehicular de tracción animal debió tramitarse como ley estatutaria.

El actor considera que el artículo 98 de la Ley 769 de 2002 viola los artículos constitucionales relativos a la igualdad, al trabajo, a la libre escogencia de profesión y oficio. Así mismo, que por tratarse de la restricción del derecho fundamental de locomoción, debió tramitarse como ley estatutaria, tal como lo establece el artículo 152 de la Constitución; y que, por corresponder a la clausura de un servicio público, debió procederse como lo ordena el artículo 365 de la Carta, cuando el Estado decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, pues se está afectando el derecho a la propiedad.

En relación con estos cargos, hay que señalar que la Corte examinó las acusaciones relativas a la violación de los derechos de libre escogencia de profesión u oficio, libre desarrollo de la personalidad, locomoción, igualdad, trabajo y propiedad, en las sentencias C-355 de 2003 y C-475 de 2003, por lo que, en relación con estos cargos, ha operado el fenómeno de la cosa juzgada constitucional y habrá, entonces, que estarse a lo que en tales sentencias se resolvió.

Lo propio ocurre con la acusación del actor en esta demanda, en el sentido de que se viola el derecho a la propiedad, y de contera, el artículo 365 de la Carta, dado que el examen que ameritaría este cargo, quedó resuelto en la sentencia C-355 de 2003, especialmente, en cuanto declaró inexecutable unas expresiones del artículo 98 en mención y, a su vez, condicionó la exequibilidad del resto de la disposición. No hay, pues, lugar a nuevo pronunciamiento.

Para mejor comprensión del asunto, se transcribe la parte resolutive de la sentencia C-355 de 2003:

“Primero.- INHIBIRSE para emitir pronunciamiento de fondo respecto del párrafo 1º del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, por las razones expuestas en el literal g) del numeral 3º de la parte considerativa de esta Sentencia.

Segundo.- Declarar INEXEQUIBLES las siguientes expresiones del artículo 98 de la Ley 769 de 2002: *“Erradicación de los”*; *“contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley”*, y *“A partir de esa fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal.”*

Tercero.- Declarar EXEQUIBLE el resto del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, bajo el entendido de que la prohibición a que se contrae la norma se debe concretar, por las autoridades municipales o distritales competentes, a determinadas vías y por motivos de seguridad vial, y que la misma sólo entrará a regir siempre que real y efectivamente se hayan adoptado las medidas alternativas y sustitutivas previstas en el párrafo 2º del artículo 98 de la ley antes citada, en el respectivo distrito o municipio.” (Sentencia C-355 de 2003)

De esta transcripción, salta a la vista, que existe un pronunciamiento de fondo del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, salvo respecto del párrafo 1º de la misma norma. Párrafo 1º que, a su vez, fue declarado exequible en la sentencia C-475 de 2003 por el cargo analizado en esa sentencia.

Por el contrario, en relación con el cargo de la presunta violación de los artículos 152 y 153 de la Constitución, porque, en opinión del actor, debió tramitarse como ley estatutaria, dado que contiene una restricción del derecho fundamental de locomoción, no ha habido pronunciamiento de la Corte, y, por consiguiente, habrá de examinarse este cargo.

3. ¿La restricción del tránsito vehicular de tracción animal debió tramitarse como ley estatutaria?

La respuesta es no, por las siguientes razones: de acuerdo con la jurisprudencia consolidada de la Corte, las leyes estatutarias son la excepción y no la regla general, y esta interpretación restrictiva se encuentra precisamente en lo establecido en la propia Carta, al señalar expresamente las materias que deben surtir este trámite. Para el caso de los derechos fundamentales, que es en la situación que con más frecuencia se presenta la discusión sobre si debió tramitarse como ley estatutaria cualquier restricción a los mismos, la Corte ha mencionado como criterio básico a tener en cuenta, si la disposición que se analiza toca o no el núcleo esencial del derecho fundamental y si se está ante la regulación legal del derecho fundamental.

Conviene recordar lo dicho en la sentencia C-251 de 1998:

“Debe decirse inicialmente que la Constitución, en materia de jerarquía y características especiales de ciertas leyes, no concibe el nivel estatutario como regla general sino como excepción. Es claro que ésta - de interpretación restrictiva- proviene de la expresa enunciación, en la propia Carta, de las materias cuya regulación tiene que plasmarse en leyes así denominadas por el Constituyente.

La Corte considera que, en consecuencia, para definir si un cierto contenido normativo debe ser vaciado en ley estatutaria, es necesario establecer si mediante él se regula total o parcialmente una de las materias enunciadas en el artículo 152 de la Constitución. No es suficiente, para hacer exigible esta modalidad de legislación, que el precepto en cuestión haga referencia a uno de tales asuntos ni que guarde con esos temas relación indirecta. Se necesita que mediante él se establezcan las reglas aplicables, creando, así sea en parte, la estructura normativa básica sobre derechos y deberes fundamentales de las personas, los recursos para su protección, la administración de justicia, la organización y régimen de los partidos y movimientos políticos, el estatuto de la oposición, las funciones electorales, las instituciones y mecanismos de participación ciudadana y los estados de excepción.

En materia de derechos fundamentales, la Corte reitera que no todo posible vínculo entre la norma de una ley y uno cualquiera de los derechos fundamentales de orden constitucional repercute en la indispensable calificación de aquélla como estatutaria.

(...)

La reserva de ley estatutaria para leyes que regulan derechos fundamentales se justifica en el propósito constitucional de su protección y defensa; busca garantizarlos en mayor medida; no se trata de elevar a rango estatutario toda referencia a tales derechos, y menos de afectar, para hacer rígida o inmodificable, la normatividad referente a otras materias que, por motivos no relacionados con su núcleo esencial, aluda a ellos.

(...)

Pero la Corte ha señalado con claridad que "las leyes estatutarias están encargadas de regular únicamente los elementos estructurales esenciales de los derechos fundamentales y de los mecanismos para su protección" y que, por tanto, "no tienen como objeto regular en detalle cada variante de manifestación de los mencionados derechos o todos aquellos aspectos que tengan que ver con su ejercicio, porque ello conduciría a una petrificación del ordenamiento jurídico" (Cfr. Sentencia C-226 del 5 de mayo de 1994. M.P.: Dr. Alejandro Martínez Caballero).

(Sentencia C-251 de 1998)

Estos criterios fueron reiterados en la sentencia C-620 de 2001, así:

“El núcleo esencial de un derecho fundamental ha sido entendido como "la naturaleza jurídica de cada derecho, esto es, el modo de concebirlo o configurarlo (...) Desde esta óptica, constituyen el contenido esencial de un derecho subjetivo aquellas facultades o posibilidades de actuación necesarias para que el derecho sea reconocible como pertinente al tipo descrito, sin las cuales el derecho se desnaturalizaría, Sent. C-179/94 M.P. Carlos Gaviria Díaz. Igualmente, se ha dicho que el núcleo esencial se refiere a "los intereses jurídicamente protegidos como núcleo y médula del derecho. Se puede entonces hablar de una esencialidad del contenido del derecho, para hacer referencia a aquella parte del contenido del mismo que es absolutamente necesaria para que los intereses jurídicamente protegibles, que dan vida al derecho, resulten real, concreta y efectivamente protegidos. De ese modo, se rebasa o se desconoce el contenido esencial cuando el derecho queda sometido a limitaciones que lo hacen impracticable, lo dificultan más allá de lo razonable o lo despojan de la necesaria protección Ibíd.

No obstante lo anterior, la Corte también ha aceptado la tesis de *“que cuando el legislador asume de **manera integral, estructural o completa la regulación** de un tema de aquellos que menciona el artículo 152 superior, debe hacerlo mediante **ley estatutaria, aunque dentro de esta regulación general haya disposiciones particulares que por su contenido material no tengan el significado de comprometer el núcleo esencial de derechos cuya regulación se defiere a este especial proceso de expedición legal.** Es decir, conforme con el aforismo latino que indica que quien puede lo más puede lo menos, una ley estatutaria que de manera integral pretende regular un asunto de los que enumera la precitada norma constitucional, puede contener normas cuya expedición no estaba reservada a este trámite, pero en cambio, a la inversa, una ley ordinaria no puede contener normas particulares reservadas por la Constitución a las leyes estatutarias. Sents. C-251/98 y C-1338/00 MMPP. José Gregorio Hernández Galindo, Alejandro Martínez Caballero, Cristina Pardo Schelsinge.*

En síntesis: la jurisprudencia de esta Corte ha sido enfática al señalar que las disposiciones que deben ser objeto de regulación por medio de ley estatutaria, concretamente, en lo que respecta a los derechos fundamentales y los recursos o procedimientos para su protección son aquellas que de alguna manera tocan su núcleo esencial o mediante las cuales se regula en forma “íntegra, estructural o completa” el derecho correspondiente.” (Sentencia C- 620 de 2001, M.P., doctor Jaime Araujo Rentería)

De acuerdo con los criterios jurisprudenciales expuestos, resulta claro que en el presente caso, el contenido del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, no exigía el

trámite de ley estatutaria, pues, no se tocó el núcleo esencial del derecho de locomoción establecido en el artículo 24 de la Constitución, ni se reguló total o parcialmente el ejercicio de este derecho. Lo que ocurrió, según se examinó en las sentencias C-355 y C-475 de 2003, consistió en que el legislador restringió la circulación de una clase de vehículos, los de tracción animal, en ciertos municipios o por ciertas vías urbanas. Es decir que, en el artículo acusado, el derecho fundamental de las personas de circular libremente por el territorio nacional está incólume y por ello, no se requería que la restricción de este derecho fundamental fuera tramitado como una ley estatutaria.

En consecuencia, se declarará exequible la disposición acusada, por no existir violación de los artículos 152 y 153 de la Constitución.

VII. DECISION.

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

RESUELVE:

Primero: Declarar **exequible** el artículo 98 de la Ley 769 de 2002 “por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, en cuanto al cargo de presunta violación de los artículos 152 y 153 de la Constitución.

Segundo: Estarse a lo resuelto en la sentencia C-355 de 2003, por medio de la cual se declaró la **Inexequibilidad** de las siguientes expresiones del artículo 98 de la Ley 769 de 2002: “*Erradicación de los*”; “*contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley*”, y “*A partir de esa fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal.*”

Tercero : Estarse a lo resuelto en la sentencia C-355 de 2003, por medio de la cual se declaró la **exequibilidad** del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, salvo el párrafo 1º, bajo el entendido de que “*la prohibición a que se contrae la norma se debe concretar, por las autoridades municipales o distritales competentes, a determinadas vías y por motivos de seguridad vial, y que la misma sólo entrará a regir siempre que real y efectivamente se hayan adoptado las medidas alternativas y sustitutivas previstas en el párrafo 2º del artículo 98 de la ley antes citada, en el respectivo distrito o municipio.*”

Cuarto : Estarse a lo resuelto en la sentencia C-475 de 2003, respecto del párrafo 1º del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, que lo declaró **exequible** por el cargo analizado en esa sentencia.

Notifíquese, comuníquese, publíquese, insértese en la Gaceta de la Corte

Constitucional y archívese el expediente.

EDUARDO MONTEALEGRE LYNETT
Presidente

JAIME ARAÚJO RENTERIA
Magistrado

ALFREDO BELTRÁN SIERRA
Magistrado

MANUEL JOSÉ CEPEDA ESPINOSA
Magistrado

JAIME CÓRDOBA TRIVIÑO
Magistrado

RODRIGO ESCOBAR GIL
Magistrado

MARCO GERARDO MONROY CABRA
Magistrado

ALVARO TAFUR GALVIS
Magistrado

CLARA INÉS VARGAS HERNÁNDEZ
Magistrada

MARTHA VICTORIA SÁCHICA MENDEZ
Secretaria General

Aclaración de voto a la Sentencia C-481/03

Referencia: expediente D-4331

Demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 98 de la Ley 769 de 2002 “por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito y se dictan otras disposiciones”.

Magistrado Ponente:
Dr. ALFREDO BELTRAN SIERRA

Como quiera que en relación con el numeral cuarto de la parte resolutive, que declara estarse a lo resuelto en la sentencia C-475 de 2003, he hecho una aclaración de voto respecto del tema de la igualdad los argumentos allí expuestos

también son aplicables en esta oportunidad y a ellos me remito.

Fecha ut - supra.

JAIME ARAUJO RENTERIA
Magistrado