



**UNIVERSIDAD SANTO TOMAS**  
PRIMER CLAUSTRO UNIVERSITARIO DE COLOMBIA

**PROYECTO DE GRADO  
ENTREGA FINAL**

**PRESENTADO POR**

Luz Dary Álvarez Pasos  
Francy Lorena Dueñas Patarroyo

**DOCENTE**

Dr. Eyder Bolívar Mojica

UNIVERSIDAD SANTO TOMAS  
ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO ADMINISTRATIVO  
FACULTAD DE DERECHO  
BOGOTÁ  
2015

## **Responsabilidad del estado por acción frente al derecho fundamental a la calidad del servicio de transporte público terrestre. Análisis de la sentencia c- 066 de 1999**

Durante bastante tiempo los diferentes entes gubernamentales han intentado a través de diversas políticas públicas lograr la organización adecuada del servicio de transporte público terrestre, con el fin de prestar un servicio eficiente y en óptimas condiciones a los usuarios que a diario hacen uso del mismo.

Para ello es necesario tener claro los conceptos que atañen a tal investigación, es por esto que el servicio de transporte público como bien lo indica la ley 105 de 1993 “es una industria encaminada a garantizar la movilización de las personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras, ya sea área marina, fluvial férreo, masivo o terrestre, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujetos a una contraprestación económica”

Es pertinente aclarar que la ley 336 de 1996 nos define la actividad transportadora como un “conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.”

En la sentencia 033 de 2014 en sus consideraciones la Corte Constitucional aduce que el transporte es una actividad indispensable para la vida en sociedad y en particular para las relaciones económicas, que conlleva a movilizar personas o cosas de un lado a otro, mediante diferentes medios.

Además de lo anteriormente dicho la corte en la sentencia C-066 del 10 de Febrero de 1999 nos deja claro que la actividad del transporte establece un servicio público, el cual debe prestarse de forma permanente, regular y continua, todo esto en pro del desarrollo social ya que consiste en el núcleo principal del dinamismo social.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> En sentencia C - 408 de 2004 en las consideraciones de la Corte nos aduce la relevancia Constitucional del transporte como servicio público, ya que ha sido destacada en múltiples ocasiones por la jurisprudencia del tribunal constitucional, dada la importancia y transcendencia que dicho servicio ha adquirido en la vida moderna (...)

Por ello es relevante mencionar que desde la Constitución Política de 1991, se vislumbraba un buen porvenir en cuanto a la protección de la movilización de todos aquellos que conforman la sociedad y hacen uso diario de esta herramienta para la buena economía de un país y las buenas relaciones sociales.

Claro ejemplo de ello es el artículo 24 de la norma superior, donde nos aduce la libre circulación por el territorio Nacional reafirmandonos la misma a través del artículo 79 y 366 de la Carta Magna, en cuanto a la finalidad del Estado en procura de un bien común y el mejoramiento de la calidad de vida de la población, para nuestro caso el Estado Colombiano.

En este análisis es de gran importancia hablar sobre el marco jurídico que cobija tal tema, ya que evidenciara el transcurrir paso a paso de la importancia del servicio de transporte público en la sociedad.

En tal sentido la ley 105 de 1993 en su artículo 2 hace un breve bosquejo de los principios del transporte público que evidencian desde su inicio el espíritu de la norma en cuanto a un objetivo claro que fue la protección al usuario.

En esta misma línea se puede decir que la libre circulación si bien es un derecho otorgado a la comunidad, tiene ciertas limitaciones que no conllevan a restricciones arbitrarias si no que por el contrario el ideal es obtener como lo dice el artículo 3 de esta misma ley “una libertad de acceso, calidad y seguridad a los usuarios del transporte público” con el fin de prestar un servicio de calidad no solo a los usuarios si no a las personas implicadas en este medio, es decir, peatones, conductores, operadores entre otros más.

De aquí que la palabra calidad abarca diferentes nociones comprendidas en este primer trazo como los son:

- La preferencia por un servicio público ante un particular en pro del cuidado al medio ambiente e incentivos a la utilización de un servicio constituido para el pueblo.
- La protección de los usuarios en términos de seguridad, comodidad y accesibilidad que garantice una prestación del servicio eficiente<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> La sala plena de la corte constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Álvaro Tafur Galvis, C-568/03, 15 de Julio de 2003

- La información veraz y oportuna sobre los medios y modos de transporte
- La ejecución y diseño de políticas públicas por parte de las autoridades competentes para el buen uso y una adecuada frecuencia del mismo entre otros más.

En el mismo sentido la ley 336 de 1996 "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte" reafirma los principios relacionados con la buena prestación del servicio público, dando primacía a la seguridad en cuanto a la protección de los usuarios."<sup>3</sup>

Estamos hablando entonces que el transporte de servicio público se implementó con el fin de trasladar a las persona de un lugar a otro con mayor facilidad, lo cual implica que las entidades territoriales autorizadas para la prestación de un servicio público de transporte eficiente deben orientarse bajo los siguientes principios<sup>4</sup>:

1. Desestimular el uso excesivo del automóvil particular 2. Mejorar la eficiencia en la utilización de la infraestructura vial y 3. Promover la masificación del transporte público a través del empleo de equipos eficientes en el consumo de combustible y el espacio público.

Ahora bien, es importante mencionar que en el transcurrir de esta misma ley se señala la protección especial estatal de la cual goza el transporte y el sometimiento a condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, incluido el plan de desarrollo y que como servicio público se encuentra bajo la dirección, regulación y control del estado. (C-033, 2014)

Es así como desde un inicio se vislumbra la intervención Estatal, mediante sus entidades descentralizadas que cumplen funciones administrativas con el objetivo de prestar un buen servicio de Transporte Público.

---

<sup>3</sup> Según la ley 336 de 1995 en su apartado quinto nos dice: "El transporte público tiene, por virtud de la ley, el carácter de servicio público esencial que se presta bajo la regulación del Estado y que debe operar sobre la premisa de la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios."

<sup>4</sup> Ibídem (Pág. 27)

De este modo el artículo 333 y 334 de la Constitución Política nos indica que el Estado regulara y vigilara la industria del transporte, lo cual conlleva a que como autoridad competente se encuentra en la obligación de brindar todos los instrumentos pertinentes para el buen funcionamiento del servicio público lo que lo precisa a exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizar a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico.<sup>5</sup>

Acudiendo nuevamente a nuestra legislación Colombiana podemos evidenciar que la ley 769 de 2002 nos da claros conceptos que son de vital importancia para dilucidar el tema investigativo, por lo tanto solo se mencionaran algunos de ellos:

- **Accesibilidad:** Condición esencial de los servicios públicos que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior el fácil disfrute de dicho servicio por parte de toda la población.
- **Capacidad de pasajeros:** Es el número de personas autorizado para ser transportados en un vehículo.
- **Pasajero:** Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.
- **Parada momentánea:** Detención de un vehículo, sin apagar el motor, para recoger o dejar personas o cosas, sin interrumpir el normal funcionamiento del tránsito.
- **Peatón:** Persona que transita a pie o por una vía.
- **Prelación:** Prioridad o preferencia que tiene una vía o vehículo con respecto a otras vías u otros vehículos.
- **STTMP:** Sistema de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros. Es el conjunto de infraestructura, equipos, sistemas, señales, paraderos, vehículos, estaciones e infraestructura vial destinadas y utilizadas para la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte de pasajeros en un área específica.

---

<sup>5</sup> La sala plena de la corte constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Nilson Pinilla Pinilla, C-033/14, 29 de Enero de 2014.

- Sobrecupo: Exceso de pasajeros sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor.
- Tránsito: Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.
- Transporte: Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.

Todo lo anteriormente relacionado de manera breve nos explica los conceptos que pueden llegar a ilustrar todo aquello que comprende la calidad en el servicio de transporte público terrestre.

Es por ello que a través de una adecuada organización del servicio público de transporte terrestre, se busca el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, así como de propender por la protección a la vida de todas las personas residentes en Colombia.<sup>6</sup>

Ahora bien, después de todo lo anteriormente dicho, es oportuno mencionar que bajo el marco normativo del transporte público terrestre en Colombia la ley 336 de 1996 en su apartado quinto declara este servicio como esencial bajo la regulación intrínseca de la administración central superior jerárquica, lo cual hace mención a un Estado Social De Derecho que propende siempre a un fin común que es el interés general sobre el particular, es decir, que el uso de un bien común implica que todas las personas tengan derecho acceder a él.<sup>7</sup> (C-568, 2003)

El transporte público de pasajeros como servicio destinado a satisfacer las necesidades globales de movilidad de la población, es un sector estratégico y fundamental para el desarrollo social y económico del país.<sup>8</sup>

---

<sup>6</sup> La sala plena de la corte constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Alfredo Beltrán Sierra, C-408/04 de Mayo de 2004.

<sup>7</sup> Según la sentencia C-408 de 2004 en las consideraciones de la corte indica que “La relevancia constitucional del transporte como servicio público, ha sido destacada en múltiples oportunidades por la jurisprudencia de este Tribunal Constitucional, dada la importancia y trascendencia que dicho servicio ha adquirido en la vida moderna y que ha permitido un enorme progreso social y crecimiento económico....”

<sup>8</sup> Eugenio Prieto, *Hacia Una Política Pública Que Garantice Movilidad y Transporte De Calidad Para Todos*, <http://eugenioprieto.co/wp-content/uploads/2014/02/cartilla2.pdf> (11 de Septiembre de 2015).

Un sistema de transporte de pasajeros eficiente y sostenible, contribuye al desarrollo de las economías locales, genera una cantidad importante de empleos formales directos e indirectos, permite la movilización de la fuerza de trabajo de las ciudades y regiones a los centros de producción y cumple una importante función de inclusión y cohesión social.<sup>9</sup>

Todo esto solo demuestra hasta ahora que el servicio de transporte público juega un papel fundamental y estratégico para la vida en sociedad y más aún en la modernidad.

En relación a ello la ley 105 de 1993 señala que la industria del transporte es un servicio público y que de acuerdo a ello según la intervención del Ministerio de Transporte en la sentencia 579 de 1999 afirma que el Estado está llamado a regular, controlar y ejercer la vigilancia necesaria para que este servicio de carácter esencial sea prestado en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.<sup>10</sup>

Respecto de lo anterior es relevante mencionar que “EL carácter esencial de un servicio público se predica, cuando las actividades que lo conforman contribuyen de modo directo y concreto a la protección de bienes o a la satisfacción de intereses o a la realización de valores, ligados con el respeto, vigencia, ejercicio y efectividad de los derechos y libertades fundamentales. Ello es así, en razón de la preeminencia que se reconoce a los derechos fundamentales de la persona y de las garantías dispuestas para su amparo, con el fin de asegurar su respeto y efectividad. (C-033, 2014)

No obstante cabe hacer relevancia que ese carácter esencial de un servicio público no puede sobrepasar los límites a los cuales también se puede ver enfrentado un derecho fundamental, puesto que la satisfacción de este lo que quiere lograr es el goce de otros derechos intrínsecos al mismo.

---

<sup>9</sup> Ibídem (Pág. 6)

<sup>10</sup> En la sentencia C-408 de 2004 en la intervención del Procurador General de la Nación dice: (...) los servicios públicos, así como el señalamiento de las reglas relacionadas con su organización, administración, control, inspección, vigilancia, competencia y demás responsabilidades relativas a la prestación deben provenir del Estado.

Es de allí que no solo existe un respaldo legal si no tambien constitucional, evidenciado en el articulo 335 de la Constitución Política que dice lo siguiente “**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. (.....) , además el artículo 334 nos menciona al estado como director de la utilización y consumo en los servicios públicos, en un marco de sostenibilidad fiscal, **el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes**, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano (...).**Negrilla fuera del texto**

Reafirmandonoslo una vez más en el artículo 98 de la ley 336 de 1996 donde insta la facultad del gobierno para expedir la regulación de cada uno de los modos de transporte; lo que conlleva gradualmente a una regulación, dirección, control y vigilancia por parte de las autoridades competentes con el fin de prestar un servicio eficiente a quienes hacen uso diario del mismo.

En este análisis podemos destacar el numeral 23 del artículo 150 de la Carta Política, el cual menciona que corresponde al congreso la expedición de la ley para la regulación de la prestación del servicio público, dando cabida a la intervención directa del Estado, no solo como autoridad reglamentaria si no como ente protector de los derechos fundamentales.<sup>11</sup>

En suma ese articulado tan crucial para el desarrollo de esta investigación expuesto en el apartado 334 de la Carta Magna donde señala textualmente” El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar, de manera progresiva, que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo al conjunto de los bienes y servicios básicos....”

En la Sentencia T-425 de 1992 nos confirma lo anteriormente dicho en el precepto constitucional que un Estado Social de Derecho es donde el Poder Público asume responsabilidades tales como la dirección general de la economía, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y la regulación, el control y la vigilancia de los servicios públicos.

---

<sup>11</sup> La sentencia C-066 de 1999 en sus consideraciones aduce (...) corresponde al Estado garantizar la vida y seguridad de los usuarios del transporte, así como la de los transeúntes en las vías públicas.

Es así como El Ministerio de Transporte menciona que la Ley 105 de 1993 establece que la industria del transporte es un servicio público y que, en virtud de ello, el Estado está llamado a regularla, controlarla y ejercer la vigilancia necesaria sobre ella para que el mencionado servicio sea prestado en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.<sup>12</sup>

Concretamente, el transporte público tiene un carácter esencial al permitir materializar y ejercer libertades fundamentales como el derecho a la libre locomoción, logrando satisfacción de diferentes ordenes en cuanto a la agilidad y ejercicio de actividades de distinta índole permitiendo el desarrollo de la vida en sociedad, logrando un bienestar común y economía en particular. (C-033, 2014)

En esta misma línea , la Ley 336 de 1996 “Por la cual se adopta el Estatuto Nacional del Transporte”, en su artículo 5 precisa que “(...) el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo.”<sup>13</sup>

Todo lo anteriormente dicho para entrever que no solamente el estado es el directamente responsable del buen funcionamiento del servicio de transporte publico terrestre, sino que también hay responsabilidad y competencia de otras entidades o entes descentralizados que hacen parte de esa misma unidad.

Al respecto la corte se ha pronunciado indicando que en un estado Unitario como el Colombiano, la regulación del transporte público, los modos y los medios, las condiciones para el otorgamiento de rutas y horarios, los requisitos mínimos de seguridad para los usuarios, la determinación de quienes ejercen autoridad sobre el tema, etc. corresponden al legislador, sin perjuicio de que el Gobierno Nacional, ejerza potestad reglamentaria. (C-066, 1999)

---

<sup>12</sup> La Corte Constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Eduardo Cifuentes Muñoz, Sentencia C-579/99, 11 de Agosto de 1999. (Pàg,8)

<sup>13</sup> La Corte Constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo Sentencia C-981/10. 01 de Diciembre de 2003. (Pág., 18)

En esta medida podemos decir que el servicio de transporte público terrestre en Colombia se encuentra regulado por el Estado, quien como soberano administrativo se encuentra en la obligación de proporcionar en la medida de lo posible lo pertinente para que exista una prestación del mismo de manera regular, eficiente, responsable, comprometida, y vigilada, por cuanto el transporte no solo relaciona a los pasajeros si no a un conglomerado de personas que hacen parte de esa misma estructura funcional.

De este modo el Estado siempre tendrá como visión la prestación eficiente del servicio de transporte público, como protección al derecho fundamental de la libre locomoción señalado en el artículo 24 de la Constitución Política, que consiste en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos.

En este orden de ideas en la sentencia C-885 de 2010 nos resume lo anterior de la siguiente manera:

1. La libertad de locomoción tiene una importancia vital, por cuanto es una condición para el goce efectivo de otros derechos fundamentales, esto es que sin la posibilidad de poder movilizarnos no se podría disfrutar del derecho al trabajo, al estudio, a la salud entre otros más.
2. Es una libertad que se afecta no sólo cuando irrazonablemente por acciones positivas directamente se obstruye la circulación de los ciudadanos, sino también cuando se genera ese efecto indirectamente o por omisión en la remoción de barreras o en la creación de una infraestructura adecuada para la circulación, pero que cuando se realiza tales impedimentos es en “procura de un servicio cómodo, eficiente, rentable, rápido, seguro y responsable por parte de los prestatarios del mismo,...”<sup>14</sup>
3. El transporte en las ciudades es fundamental para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de moverse, en especial para aquellos sectores marginados de la población urbana que carecen de otra alternativa de transporte diferente a los servicios públicos.

---

<sup>14</sup> La sala plena de la corte constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Alfredo Beltrán Sierra, Sentencia C-408/04, 4 de Mayo de 2004.

Sobre el particular podemos decir que como finalidad de un Estado Social De Derecho, es fundamental la protección a todos aquellos que se encuentran en el hemisferio más vulnerable de la población y que como tal tiene sentido el querer brindar un protección especial a los mismos, dando mayores facilidades de acceso al servicio de transporte público.

Por ello es relevante mencionar la acotación de la corte a través de la sentencia T-354 de 1994 donde nos entrevisté que el Estado debe velar por unas condiciones de seguridad mínimas en el servicio de transporte público en cuanto a los pasajeros, diciendo que:

“la locomoción de quienes se ven obligados a tomar el servicio que nos ocupa no debe convertirse, como de hecho sucede en la actualidad, en una aventura diaria de supervivencia, (...)”, es decir, que en lugar de ser una incomodidad tomar el bus para movilizarse sea una satisfacción que se va llegar de manera ágil y segura a su destino.

4. El poder de regulación del transporte no sólo pretende asegurar la posibilidad de desplazarse, sino el hacerlo en condiciones de seguridad, sin riesgos para la vida y la integridad personal más allá de lo razonable, toda vez que para nuestro estado Colombiano la prioridad se encuentra en los usuarios del servicio de transporte público.

A juicio de la corte, este es un derecho constitucional que como el derecho a la vida, tiene una especial importancia significativa. En tanto que es un presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías, como la educación, trabajo o salud.<sup>15</sup>

Dentro de los principios rectores contenidos en la Ley 336 de 1996, se indica que el transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, incluido el plan nacional de desarrollo y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a particulares. (Sentencia C-033 2014)

---

<sup>15</sup> La sala plena de la corte constitucional, Magistrado Ponente: Dr. María Victoria Calle Correa, Sentencia C-855/10, 10 de Noviembre de 2010. (pag.1)

Adicionalmente, es menester mencionar que la libre locomoción como toda libertad tiene restricciones en procura de un bienestar general, siempre y cuando para ello se cumpla con ciertos criterios de necesidad, razonabilidad y proporcionalidad, ya que como se había mencionado con anterioridad la disposición 82 de la Carta política nos indica 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 ...”

Cabe recordar que los servicios públicos son una actividad económica que compromete la satisfacción de las necesidades básicas de la población, y por ello mismo la eficacia de ciertos derechos fundamentales, la intervención del Estado en la actividad de los particulares que asumen empresas dedicadas a este fin es particularmente intensa, y su prestación se somete a especial regulación y control.<sup>16</sup>

Es por ello que el servicio de transporte de personas, está regido por principios constitucionales y exige un especial cuidado por parte de las autoridades encargadas de su coordinación, control y vigilancia, ya que este no solo pretende la eficiencia y permanencia a nivel nacional sino también prestar el mismo servicio a través de condiciones de seguridad que garanticen la preservación de la vida e integridad de los pasajeros.<sup>17</sup>

De acuerdo con lo anteriormente destacado en el contexto urbano, el servicio de transporte público es un medio indispensable para poder ejercer la libertad de locomoción. (C-885/10, 2010)

Es así como en la sentencia T-604 de 1992 se concluyó que “los derechos al trabajo, al estudio, a la libre circulación, a la recreación y al libre desarrollo de la personalidad resultan amenazados como consecuencia de la prestación discontinua e irregular del servicio de transporte.

Ya que se a evidenciadao que a falta del servicio de transporte publico se pueden llegar a ver seriamente afectados otros derechos.

---

<sup>16</sup> La sala plena de la corte constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Marco Gerardo Monroy Cabra, Sentencia C-655/02, 08 DE Agosto del 2002

<sup>17</sup> La Corte Constitucional, Magistrado Ponente: Dr. José Gregorio Hernández Galindo, T-731/1998, 27 de Noviembre 1998.

De acuerdo con las anteriores consideraciones, podemos decir que el servicio público de transporte terrestre juega un papel fundamental en la sociedad y que la Corte Constitucional le ha dado tal trascendencia debido a que de este depende el progreso de la comunidad, lo cual ha permitido un gran avance a nivel social y un crecimiento económico en las diferentes actividades diarias.

Cabe recordar entonces que en un Estado Social de Derecho el poder público asume la responsabilidad de la dirección general de la economía, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y la regulación, control y vigilancia de los servicios públicos.<sup>18</sup>

Por los anteriores motivos el Estado entra a verificar ciertos criterios de idoneidad, Capacidad técnica, operativa, financiera, de seguridad y procedencia del capital aportado, con el fin de garantizar la eficiente prestación del servicio, su continuidad, ciertos niveles de seguridad y la protección al medio ambiente.<sup>19</sup>

Es así que podemos decir que el servicio de transporte público presenta varias características que determinan esa importancia constitucional que se le ha brindado al mismo (C-033, 2014):

1. Como se ha venido evidenciando en esta investigación el fin principal de esta actividad de transporte público terrestre es movilizar a las personas de un lugar a otro, a favor de una contraprestación por lo general pecuniaria.

En relación a que no solo funciona como servicio público en sí, si no que por el contrario se encuentra constituido a través de empresas vigiladas por el Estado para la eficiente prestación del mismo.

2. Desempeña la función de satisfacción de necesidades en cuanto a la movilización, a través de la libre competencia, lo cual en últimas busca que haya un ofrecimiento cada vez mejor a los usuarios, un mejor servicio para el caso de transporte público.

---

<sup>18</sup> La sala plena de la corte constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Alfredo Beltrán Sierra, C-408/04 de Mayo de 2004.

<sup>19</sup> La Corte Constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Rodrigo Escobar Gil, Sentencia C-1078/02, 05 de Diciembre de 2002.

Por ello es que es relevante hacer acotación que el Estado puede endilgar ciertas responsabilidades a particulares que en búsqueda de un beneficio propio, es decir, crecimiento económico, pueden llegar a competir en la búsqueda de un bienestar común.

3. De otra parte, se habla del carácter esencial del servicio público en el cual sobresale el interés público sobre el interés particular, que según la ley 336 de 1996 en su artículo 2, debe haber garantías que presten un óptimo eficiente, continuo e interrumpido servicio. Apremiando la seguridad de los usuarios como fin primordial.

Como respaldo a lo anteriormente dicho, el procurador general de la nación Señala que el transporte ha sido considerado como un servicio público esencial y que su protección y regulación corresponde al Estado con miras a garantizar la movilidad de las personas en forma segura y eficiente.<sup>20</sup>

4. Es una actividad económica que se encuentra sujeta a un alto grado de injerencia estatal, tal cual lo indica el artículo tercero de la ley 105 de 1993 que señala que compete al estado la regulación, control y vigilancia necesaria para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.<sup>21</sup>
5. Este servicio se suministra a través de empresas que cuentan con plenas garantías para tal objetivo, las cuales son estipuladas por el Estado.

En la sentencia C 033 de 2014 confirma que “los operadores o empresas de transporte público, esto es, las personas naturales o jurídicas constituidas como unidad de explotación económica permanente que cuenten con los equipos, instalaciones y órganos de administración que les permitan prestar adecuadamente el servicio...”

Toda vez que como cabeza administrativa de una colectividad debe cerciorarse que los mismo cumplan a cabalidad todas las condiciones legales, técnicas y financieras mínimas exigidas por la ley para que así mismo puedan garantizar la prestación de un servicio público de movilidad con responsabilidad, regularidad y eficiencia.

---

<sup>20</sup> La sala plena de la corte constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Álvaro Tafur Galvis, C 568/03, 15 de Julio de 2003

<sup>21</sup> Sentencia C-033 de 2014 indica que el transporte público(...) implica la presencia de intereses generales como la protección a la seguridad, a la vida y a la integridad personal de los usuarios”

Lo anterior estipulado en la sentencia base de la investigación la C-066 de 1999 en su encabezado donde nos dice que para asumir tal responsabilidad de prestación del servicio de transporte público se debe “acreditar condiciones que demuestren la capacidad técnica, operativa, financiera, de seguridad y procedencia del capital aportado”

6. Las empresas prestadoras de tal servicio, deben contar con la capacidad transportadora específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo cual la ley defiere al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas.<sup>22</sup>

En tal sentido las empresas transportadoras deben prestar el servicio de transporte en óptimas condiciones de seguridad para la comunidad en general. (C-408, 2004)

Como se ha dicho en reiteradas ocasiones quien desee asumir la prestación de tan importante servicio, debe cumplir a cabalidad ciertos requisitos mínimos estipulados en la norma que brinden seguridad al usuario y a todos aquellos que se encuentre relacionados con la actividad del transporte terrestre.

7. Su prestación solo puede hacerse efectiva con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, ya que dicha actividad comprende un alto riesgo el cual debe ser verificado a través de las instituciones competentes para el caso y por los medios idóneos para tal servicio, que permitan no solo garantizar la buena prestación sino la seguridad tanto del usuario como de los conductores y peatones.
8. Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario, toda vez que el hecho de usar tal servicio pretende no solo la movilidad del pasajero sino el desarrollo de diversas actividades que propenden por un mejor futuro, siempre y cuando se salvaguarde la vida y seguridad de todos aquellos que hagan uso del mismo.

---

<sup>22</sup> Ley 336 de 1996, Estatuto Nacional De Transporte, Diario Oficial No. 42.948, 28 de Diciembre de 1996.

Este contrato lo podemos configurar hoy en día como el pago o pasaje que se realiza a diario, cumpliendo con una efectividad en cuando a lo que llamamos ley para las partes, paga el usuario, ingresa de manera adecuada y este queda bajo custodia y protección del conductor en la medida que le sea posible salvaguardar la integridad del mismo.

9. Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida.

Es decir, se debe respetar lo que la ley indique, ya que de esta manera se puede no solo verificar que la documentación y equipo se encuentren al día, si no que todo aquel que pretenda ingresar a esta industria respete las normas allí establecidas.

En síntesis, siempre que se trate de prestar un servicio de transporte, sea Público o privado, dada la prevalencia del interés general sobre el particular, es absoluta la intervención estatal para reglamentar y controlar esa actividad, en procura de garantizar no sólo el pleno ejercicio de actividades inherentes a la economía o el desarrollo de la sociedad, sino principalmente para salvaguardar la seguridad tanto de los usuarios como de la comunidad.<sup>23</sup>

En tal sentido es claro que la actividad misma del transporte constituye un servicio público, que ha de prestarse en forma permanente, regular y continua, dada la función económica que con ella se cumple y, además, por cuanto resulta indispensable para el desarrollo de las demás actividades de los usuarios, tanto si se trata del desplazamiento de mercancías de un lugar a otro, como en el transporte de pasajeros, tal cual lo ha dicho la corte Constitucional a través de la sentencia C-066 de 1999.

En resumen, podemos decir, que es esencial tener claro que en un Estado Social de Derecho como el nuestro, el transporte terrestre ha sido considerado como un servicio público esencial, el cual su control deviene del Estado siempre con el fin de garantizar este de manera más comprometida y eficaz.

---

<sup>23</sup> Tal cual lo confirma la sentencia C-577 de 1999 en el aparte (...) la declaración de Colombia como Estado Social De Derecho, es velar por el bienestar de los asociados.

Dando aplicación a la disposición 82 de la norma superior que nos indica 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 individual.

Sobre el particular la Corte Constitucional en la sentencia C-408 de 2004 expresa que en un Estado Social De Derecho el poder público asume la responsabilidad general de la economía, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y la regulación, el control y la vigilancia de los servicios públicos

Lo cual quiere decir que el sistema de movilidad terrestre comprende la coordinación por parte de diversos entes territoriales que de alguna manera se comunican entre sí para tener criterios unificados en pro de cumplimiento de la norma en sí y el respeto al mandato Constitucional.

Es así como por medio de la Intervención de la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles “ACDAC” en la Sentencia C-579/99 realiza relevantes aportes diciendo que las normas tampoco desconocen la finalidad social del Estado y de los servicios públicos. Aportando los siguientes argumentos para defender su posición y que son de gran relevancia para el tema aquí tratado:

- 1) El servicio público de transporte es inherente a la finalidad social del Estado; es aquí donde se destaca el artículo 365 de la Constitución Política que ha grosso modo nos indica que es obligación del Gobierno Nacional el procurar prestar los servicios públicos de manera adecuada e igualitaria a todos aquellos que hacen parte del colectivo.

En efecto, el inciso dos de tal apartado nos indica que (...) 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...

- 2) Para asegurar la prestación eficiente de los servicios públicos es “a través de la responsabilidad solidaria entre dueños de equipos y empresas explotadoras del negocio.

Así pues, que es relevante mencionar que el servicio de transporte público es un amplia gama de diversas índoles, ya que no solo implica una prestación del servicio de manera eficaz si no se tienen los compromisos

claros desde un inicio, por ejemplo, el decreto 3109 de 1997 nos habla acerca del servicio de transporte masivo de pasajeros, el cual comprende un conjunto de equipos, predios, señales, paraderos, estaciones e infraestructura vial que de manera armónica deben satisfacer la necesidad de los usuarios de tal sistema.<sup>24</sup>

Además que para una mejor prestación en el servicio de transporte público se hace necesario tener un buen equipo de trabajo motivado, es decir, que se respeten los derechos laborales de todos aquellos trabajadores que laboran para el gremio (operadores, mecánicos, conductores, técnicos, personal de servicios generales, etc.)

- 3) Si los servicios públicos están sometidos al mismo régimen que determine la ley “¿por qué extrañarse que el Estado cumpla con esa función?”

Tal cual se ha predicado desde un inicio existe en nuestro país un llamado al respeto por la norma y la regulación pertinente de entes autorizados para una mayor organización y compromiso a la hora de querer lograr un objetivo común que desde un inicio a sido reconocido no solo legalmente si no Constitucionalmente y es el de prestar en la medida de lo posible un excelente servicio de transporte público que permita un desarrollo económico y social en pro de ofrecer una calidad de vida a los habitantes del Estado Colombiano.

La constitución señala que los servicios públicos serán vigilados por el Estado, ya que su prestación requiere de mayor cuidado, por cuando tiene íntima conexidad con otros derechos fundamentales.

- 4) Aunque los particulares están autorizados para prestar servicios públicos, el Estado mantiene la regulación, el control y la vigilancia sobre éstos, (...).

Es por ello que no es arbitrario poner límites a un derecho siempre y cuando se haga teniendo en cuenta restricciones de razonabilidad y proporcionalidad que permitan el goce efectivo de otros derechos fundamentales, de los cuales se hacen ciertos a través del cumplimiento a la calidad al servicio de transporte público reconocido como esencial.

---

<sup>24</sup> La sala plena de la corte constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Álvaro Tafur Galvis, C 568/03, 15 de Julio de 2003

Es aquí donde es relevante detenernos un poco y entrar a esclarecer calidad frente a un servicio de transporte público tildado como esencial y además de ello con una característica fundamental, el cual indica que este servicio tiene una íntima conexidad con la satisfacción de otros derechos catalogados como fundamentales, lo cual conlleva a un mayor importancia a la hora de verificar si se cumple o no con lo que la ley determina y lo que la Constitución lleva como fines de un Estado Social De Derecho.

La sentencia C-579 de 1999, declara que Colombia como Estado Social De Derecho debe velar por el bienestar de sus asociados, es decir, que en vez de asumir una actitud pasiva debe entrar en acción; sobre el particular es relevante destacar que por ello mismo debe existir un alto grado de Intervención por los más altos niveles jerárquicos de nuestra legislación.

En cuanto a lo anterior podemos decir que esa mediación debe ser responsable, pretendiendo los más altos cuidados en diferentes modalidades, con esto se quiere indicar que para el desarrollo de políticas públicas de transporte se requiere del acompañamiento de los organismos encargados de dar orientación y asumir un papel fundamental a la hora de dar por efectivo el servicio de transporte público terrestre.<sup>25</sup>

En este análisis sobre la responsabilidad del estado por acción frente al derecho fundamental a la calidad del servicio de transporte público terrestre, es pertinente aclarar la noción de calidad frente a la actividad del transporte.

En este entendido, cabe recordar que como lo menciona la misma sentencia es compromiso del Estado brindar de todas las maneras posibles unas condiciones materiales mínimas de existencia, asegurando que se pueda hacer el goce efectivo de los derechos fundamentales reconocidos como tales a través de La Carta Magna o de la Corte Constitucional como organismo perteneciente a la rama judicial del Poder Público a la cual se le confía la guarda de la integridad y supremacía de la Carta Política.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> Ley 105 de 1993, Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones, 30 de Diciembre de 1993.

<sup>26</sup> <http://www.corteconstitucional.gov.co/lacorte/>, recuperado el día 15 de Diciembre de 2015, a las 6:34 PM.

En este orden de ideas implica que el Estado como soberano debe intervenir de manera audaz y responsable en el cumplimiento de tal objetivo “Prestar un servicio de transporte público respetando el derecho fundamental a la calidad del mismo” el cual abarca las siguientes pautas:

- La prestación de un servicio donde prevalezca el interés general sobre el particular, es decir, que para una prestación eficiente del mismo es necesaria la participación de particulares, ya que el Estado no es omnipotente y puede por medio de concesión o permiso dar uso a los bienes de uso público. (C-568, 2003)

En suma la sentencia C-033 de 2004 de la Corte Constitucional fortalece lo anteriormente dicho aduciendo que los servicios públicos pueden ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, ya que siempre se necesitara de la ayuda de otras entidades dedicadas a esta actividad para propender por el tan anhelado ideal de un bienestar general sobre los particular que pueda llegar a generar tal servicio.

Teniendo en cuenta de lo anterior que la profundización de la división social del Estado del trabajo y desarrollo de una libre competencia conlleva al perfeccionamiento de los medios de transporte.<sup>27</sup>

- La prestación continúa y regular del transporte público, lo cual implica la organización del sistema de transporte, ya que como se ha dicho en reiteradas ocasiones el Estado fija unas políticas que las empresas dedicadas a tal actividad deben cumplir.

En este caso se tiene que no solo es cuestión de emitir la norma si no de dar cumplimiento a la misma, verificando a través de las autoridades competentes unos requisitos mínimos para el buen funcionamiento del sistema como los son: la organización, la capacidad técnica y financiera, la accesibilidad, comodidad y seguridad.<sup>28</sup>

---

<sup>27</sup> La corte Constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Fabio Moroni Díaz y Alfredo Beltrán Sierra, C-066/99, 10 DE Febrero de 1999

<sup>28</sup> La sala plena de la corte constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Alfredo Beltrán Sierra, C-408/04 de Mayo de 2004.

- La salubridad, toda vez que al ser un servicio masivo se encuentra expuesto a contaminación ambiental, auditiva, visual entre otras más, es por ello que la connotación calidad también comprende el cuidado personal de todo aquel que tiene contacto directo con el servicio de transporte público y con ello nos referimos no solo a los pasajeros sino también a los conductores, operadores, vendedores ambulantes, peatones, etc.
- Rutas y horarios, que como bien es sabido la modernidad ha conllevado a que las veinti cuatro horas del día se esté trabajando contantemente, lo cual implica que es necesario un transporte que cubija los siete días a la semana durante todo el día y la noche, además de un mayor cubrimiento de rutas que no implique coger dos buses para alcanzar al destino al cual se pretende llegar ya sea por razones sociales, laborales o económicas.
- Equipos que cuenten con las capacidades de funcionamiento necesarias para el buen desarrollo de la actividad, lo cual implica no solo capacidad técnica, si no el contar con toda la documentación al día que respalde que si se está cumpliendo a cabalidad con la norma garantizando una prestación eficiente al pasajero y mayor seguridad a la hora de hacer uso del servicio de transporte público terrestre.
- Tarifas, concretamente hablando que como bien se había dicho el transporte público se presta a un particular a cambio de una remuneración,<sup>29</sup> así mismo se pretende que a cambio de esta se logre satisfacer la necesidad de un buen servicio ya que de nada vale pagar una tarifa alta a cambio de un servicio insuficiente e incompetente.

Es de aquí que se debe validar el pago del pasaje a cambio de un servicio que ofrezca lo mínimo para la satisfacción personal de cada uno de los particulares que a diario hacen uso del mismo.

Por ello es relevante crear conciencia que el pago de la tarifa es la celebración de un contrato, donde se da un valor económico a cambio de la prestación de un servicio eficiente.

---

<sup>29</sup> La sala plena de la corte constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Nilson Pinilla Pinilla, C-033/14, 29 de Enero de 2014.

- Y por ultimo y no menos importante, la integridad personal de los usuarios y la seguridad de los mismos, en tal sentido que ha sido catalogado como primordial en la calidad de la prestación de tal servicio (literal e del artículo 2 de la ley 105 de 1993 – articulo 31 y siguientes de la ley 336 de 1996), de allí que la noción de seguridad de viene en otras cuestiones diversas como lo son<sup>30</sup>:
  - a. Equipos que cumplan con las dimensiones exigidas por ley en cuanto a seguridad industrial
  - b. Documentación al día que certifique que todo se encuentre en regla (Seguro obligatorio, revisión tecno mecánica entre otras más)
  - c. Programas de medicina preventiva para garantizar la idoneidad física y metal delos conductores
  - d. La vigilancia y supervisión por parte de las autoridades judiciales (Policía Nacional)

Por consiguiente, es deber del Estado y sus organismos adscritos al mismo el servicio a la comunidad, promoviendo siempre la prosperidad general y garantizando la efectividad no solo de la vida y la integridad de las personas, sino el adecuado ejercicio de la libre locomoción en condiciones seguras y dignas, mediante reglamentación, control y regulación de la actividad transportadora (...) (C-033, 2014)

Ademas de lo anteriormente dicho la sentencia T-354 de 1994 indica que (...)“ en el servicio de transporte publico el usuario se encuentra en condiciones de indefension manifiesta ante una situacion de inseguridad de la cual seria responsable el Estado si no asume de manera seria y efectiva la grave responsabilidad de vigilancia que le compete”

Todo lo anteriormente mencionado se hace inclinado a garantizar una óptima, eficiente e interrumpida prestación del servicio público terrestre<sup>31</sup> lo cual exige que cada una de las entidades cumpla los principios de coordinación, concurrencia y subsidiaridad. (C-539, 1995)

---

<sup>30</sup> Ley 769 de 2002 indica como principios rectores del Código, en primer lugar la seguridad de los usuarios; y además, la calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

<sup>31</sup> La sala plena de la corte constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Alfredo Beltrán Sierra, C-408/04 de Mayo de 2004

Para ello la sentencia C-1051 de 2001 en un apartado nos explica uno a uno estos principios.

Primero en cuanto al principio de coordinación indica que las autoridades administrativas deben sistematizar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado, para nuestro caso prestar un eficiente servicio de transporte público

Toda vez que no solo es deber del Estado entrar a regular dicha actividad si no que de la mano de otros organismos territoriales puede llegar a realizarse un mejor trabajo cumpliendo con tal objetivo.

En cuanto al principio de concurrencia se puede decir que es un proceso de participación entre la Nación y las entidades territoriales, de modo que ellas intervengan en el "diseño y desarrollo de programas y proyectos dirigidos a garantizar el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida, pues sólo así será posible avanzar en la realización efectiva de principios también de rango constitucional, como por ejemplo el de descentralización y autonomía territorial.

Es así como la corte indica que la idoneidad de la actividad transportadora radica en el goce de los derechos fundamentales y la preservación de la seguridad de quienes hacen uso diario del mismo, por eso la regulación de la materia no debe ser extraña tanto para las autoridades nacionales como para los organismos adscritos a los mismos expertos en materia de movilidad.<sup>32</sup>

Ahora bien el principio subsidiaridad radica en que sólo cuando la entidad territorial no pueda ejercer determinadas funciones en forma independiente, puede apelar a niveles superiores (el departamento o la Nación), para que éstos asuman el ejercicio de esas competencias. (C-1051, 2001)

Lo anterior solo ratifica una vez más que tanto los organismos nacionales, departamentales, municipales entre otros más, se complementan unos a otros y que por ningún motivo se debe dejar de lado el principio de solidaridad que solventa la unión entre organismos administrativos.

---

<sup>32</sup> La corte Constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Fabio Moroni Díaz y Alfredo Beltrán Sierra, C-066/99, 10 de Febrero de 1999

En tal contexto se puede decir, que la intervención Estatal se hace a fin de hacer más exigente la prestación del servicio público, ya que este tiene que ser controlado, regulado y vigilado, permitiendo así un gran progreso social y crecimiento económico, dada la íntima conexidad del servicio de transporte público con algunos derechos fundamentales.<sup>33</sup>

De forma semejante cabe aclarar que cuando se habla injerencia del Estado ante la actividad transportadora, se refiere a la limitación de la distribución equitativa de la oportunidad de prestar el servicio e impedir que se obstruya o restrinja el mismo. (C-579, 1999)

Los transportes, y los avances tecnológicos que diariamente los transforman, han posibilitado el progreso social y el crecimiento económico.<sup>34</sup>

La organización del sistema de transporte condiciona gran parte del intercambio económico y social. La fuerza de estructuración económica que posee el transporte público permite, cuando se accede al servicio, participar de la prosperidad general. Su carencia, en cambio, compromete un estándar mínimo de la existencia;<sup>35</sup> La administración equilibrada y justa de la riqueza puede verse afectada por errores o falta de planeación del transporte público que, siendo un instrumento clave del desarrollo, tiene una incidencia directa sobre el goce efectivo de los derechos fundamentales. (C-885/10, 2010)

Los servicios públicos siempre serán fundamentales para la subsistencia de la sociedad, es por ello que en un Estado como el nuestro la finalidad será siempre cumplir a cabalidad con el objetivo de prestar los mismos bajo ciertos requisitos que la ley exige y conllevan a la satisfacción colectiva de todos aquellos que gozan del mismo.

Es así como los entes reguladores del servicio público de transporte terrestre se ven inmersos en el cuidado especial frente a los usuarios, ya que son ellos en primera medida los que se les debe brindar tal protección

---

<sup>33</sup> La sala plena de la corte constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Alfredo Beltrán Sierra, C-408/04 de Mayo de 2004

<sup>34</sup> La Sala Plena de la Corte Constitucional, Magistrada Ponente: María Victoria Calle Correa, Sentencia C-885/10, 10 de Noviembre de 2010.

<sup>35</sup> La sentencia C-408 de 2004 al respecto se pronuncia (...) la fuerza de estructuración económica que posee el transporte público permite, cuando se accede al servicio, participar de la prosperidad general. Su carencia, en cambio, comprende un estándar mínimo de la existencia.

Es así que en la sentencia C-033 de 2014 se formula que la regulación del transporte público por parte de las autoridades competentes conlleva a exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizar a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo de transporte, dándole prioridad al uso de los medios masivos.

Sobre el transporte masivo la sentencia C-568 de 2003 indica que en la actualidad es una prioridad en las ciudades medianas y grandes, con el objeto de garantizar los derechos de los ciudadanos.

En ese sentido, el legislador estableció como política sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros la necesidad de que se oriente a asegurar una prestación eficiente que permita el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo urbano, procurando desestimular la utilización superflua del automóvil particular, mejorar la eficiencia en el uso de la infraestructura vial mediante la regulación del tráfico y promover la masificación del transporte público a través del empleo de equipos eficientes en el consumo de combustibles y el espacio público.<sup>36</sup> Como se indico desde un inicio de esta investigación.

Es así como las diferentes administraciones han intentado pensar en una ciudad menos para los carros y más para los ciudadanos, además que de ello también se busca un sistema de transporte terrestre público uniforme, es decir, con una mayor organización en busca de las garantías aquellos que se encuentran de una manera u otra ligadas a la actividad del transporte urbano.

En tal sentido la noción de servicio público de transporte de pasajeros constituye una categoría directamente relacionada con el bienestar de la comunidad y demanda especial atención y regulación por parte de las autoridades.<sup>37</sup>

En este análisis sobre calidad es pertinente decir que si no fuera por la intervención directa y mediática del Estado, el derecho a la libre locomoción y la protección al usuario de transporte público no tendría el tratamiento de exigencia actual que se le está brindando.

---

<sup>36</sup> La sala plena de la corte constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Álvaro Tafur Galvis, C-568/03, 15 DE Julio de 2003.

<sup>37</sup> La Sala Plena de la Corte Constitucional, Magistrada Ponente: Dra. Clara Inés Vargas Hernández, Sentencia C-1090/03, 19 de Noviembre de 2003

A su parecer, el bienestar de la colectividad y su atención primaria , (...)“le imprime a las actividades que se desarrollan al interior de los vehículos que presten este tipo de servicio unas características que resultan ser totalmente distintas de aquellas que se adelanten en vehículos de uso particular, en tanto en estos últimos la actividad que allí se desarrolle se enmarca dentro del mundo de privacidad de quienes sean sus usuarios o conductores y, por ende, lo que allí pueda afectarse en términos de intereses queda reducido al ámbito de lo personal o íntimo, pues no trasciende la órbita de lo particular.”<sup>38</sup>

De otro lado podemos evidenciar el sistema público, que por su connotación particular en la protección al pasajero y todo lo que de ella provenga, se mantiene una afectación positiva directa por parte del Estado, pues en últimas es este quien determina cómo y cuándo se puede prestar el servicio de transporte público terrestre a partir de ciertas pautas impuestas por el Gobierno Nacional.

Es aquí donde se empieza esclarecer el tema investigativo ya que como bien lo menciona desde sus inicios la sentencia C.408 de 2004 la prestación del servicio público de transporte se considera inherente a la finalidad del Estado Social De Derecho, por lo cual es deber del Estado asegurar que esta sea eficiente y cobije a todos los habitantes del territorio Nacional.

Donde se demuestra una vez más que la protección al derecho a la calidad en el transporte público depende no solo del Estado sino de cada uno de sus órganos administrativos adscritos al mismo, que subsidiariamente ayudan en la protección y respeto al tal derecho.

Es relevante mencionar y resaltar que la eficacia de ciertos derechos fundamentales reconocidos por la Constitución Política, dependen del buen funcionamiento de tal estructura funcional “el transporte público terrestre”, ya que en la organización y desenvolvimiento del diario vivir es común trasladarse de un lugar a otro para estudiar, trabajar, emprender negocios, ir al Hospital entre otros más.

Solo a partir del goce y efectividad en cuanto a cumplimiento de los derechos fundamentales anteriormente descritos se puede percibir de manera general el buen o mal funcionamiento del servicio de transporte público terrestre.

---

<sup>38</sup> Ibídem (Pág. 08)

Es así como este servicio se realiza alrededor de las empresas operadores de transporte, para facilitar los fines de control y vigilancia y para los efectos de los precipitados principios constitucionales, (...) <sup>39</sup>

Es así como una vez más se denota una fuerza extraordinaria en la preocupación del Estado por mantener una armonía social, en la cual se demuestre que no solo es una preocupación a nivel general sobre el particular, si no que en realidad se demuestre esa efectividad a la hora de prestar un servicio que logre el apoyo de diferentes autoridades administrativas en pro de cumplir a cabalidad el respeto al usuario de transporte público terrestre.

Por ello es menester mencionar que cuando se aduce que el servicio de transporte fue declarado esencial no solo hace referencia a un primordialidad en cuanto a trámites jurídicos o legales, si no cuando se habla de servicio al público, esto quiere decir, que el buen porvenir de un servicio que se preste de manera adecuada a la sociedad depende también de el involucramiento directo de la ciudadanía.

Una participación activa que solo obedece al ánimo de de protección de sus propios derechos, ya que hoy en día es viable el poder intervenir en el amparo de los mismos a través de mecanismo que la ley nos ha brindado como lo son: el derecho de petición, la acción de inconstitucionalidad, la tutela, etc.

Es así como encontramos dentro de los principios de transporte público en el código Nacional De Tránsito Terrestre los siguientes compendios <sup>40</sup>:

La seguridad de los usuarios <sup>41</sup>, como eje principal de la buena prestación del servicio, ya que como se había mencionado con anterioridad este elemento revela Gran importancia para aquello que el estado desde un inicio pretendió a la hora de proteger a sus asociados.

---

<sup>39</sup> La Corte Constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Eduardo Cifuentes Muñoz, Sentencia C-579/99, 11 de Agosto de 1999.

<sup>40</sup> La sala plena de la corte constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Alfredo Beltrán Sierra, C-408/04 de Mayo de 2004

<sup>41</sup> La sentencia C-066 de 1999 indica que corresponde al Estado garantizar la vida y la seguridad de los usuarios del transporte, (...)

Acudiendo nuevamente a los criterios de la corte para resaltar que lo anterior solo se vislumbra en el espíritu de la ley al plantear todo ese compendio de requisitos tanto documentales como de equipamiento, a la hora de exigir quienes son o no competentes para prestar el servicio de transporte público terrestre.

La calidad como amplia gama de intereses sociales y jurídicos, que denotan la preocupación eminente por el Estado por mantener un servicio a la orden no solo de los usuarios si no de los peatones pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas y privadas.<sup>42</sup>

La oportunidad, para poder ejercer la prestación de tal servicio a través de la supervisión de los entes autorizados para salvaguardar los derechos de cada uno de los ciudadanos del común.

Es así como el Gobierno mediante Decreto 174 de 2001, reglamento el servicio público de transporte terrestre automotor especial, encaminado a regular la habilitación de las empresas que va a prestar ese tipo de servicio de forma eficiente y segura, (...)<sup>43</sup>

El cubrimiento, es un ítem de bastante dificultad ya que de los buenos y minuciosos estudios financieros, técnicos y jurídicos depende el cubrimiento total de frecuencias y rutas para determinadas zonas urbanas, porque la población tiene a centrarse en aéreas determinadas, además de tener claridad que existen horarios en los cuales puede haber mayor demanda que oferta debido a las jornadas laborales estipuladas en Colombia.

El libre acceso, desde un inicio se ha contemplado el derecho a la libre locomoción, es aquí donde podemos decir que se desprenden muchos de los derechos antes mencionados, porque solo de la prestación de un buen servicio de transporte público depende la satisfacción y goce pleno de otros derechos.

Cabe recordar, que el transporte juega un papel fundamental muy importante en el desarrollo social y económico y en la realización de los derechos fundamentales, así la libertad de movimiento y circulación. (C-066, 1999)

---

<sup>42</sup> Ibídem (Pág. 29)

<sup>43</sup> La sala plena de la corte constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Nilson Pinilla Pinilla, C-033/14, 29 de Enero de 2014

Ahora bien, a través del largo proceso investigativo se evidencia que el artículo segundo es claro en determinar que “la seguridad especialmente relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte”

Lo anteriormente descrito conlleva a que las autoridades administrativas tomen atribuciones que la ley les indica para cerciorarse que el servicio a prestar cuente con unos modelos a seguir, que por lo general es un servicio comercial prestado por ciertas empresas especializadas que adquieren el carácter de servicio público, como en el caso de los transportes masivos.<sup>44</sup>

Para ello la corte determino que los prestadores de tales servicios deben cumplir con condiciones operativas y técnicas, que otorguen su habilitación, es decir, un permiso para ejercer y encuentren sustento en la protección de la seguridad, prevalencia de la unidad del mercado y la garantía del derecho la libre circulación. (C-066, 1999)

Asi mismo la dispocision tercera de la ley 336 de 1996 indica que estas autoridades administrativas de las cuales se ha venido hablando durante toda la investigación deben exigir y verificar unas minimas condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad con miras a garantizar la prestacion responsable y comprometida de este servicio publico esencial.

En la sentencia C-885 de 2010 ya con un contexto mas actualizado, nos invoca que el transporte publico es un medio indispensable para poder ejercer la libertad de locomocion<sup>45</sup>, realizado las siguientes acotaciones con apoyo de la sentencia T-604 de 1992:

El fenómeno de la ciudad, su tamaño y distribución; hace del transporte público urbano un medio indispensable para ciertos estratos de la sociedad, en particular aquellos que viven en las zonas marginales y carecen de otra forma de movilización, es aquí donde encontramos que si bien es cierto todos tenemos derecho a gozar del servicio de transporte publico existe una prevalencia ante las

---

<sup>44</sup> La corte Constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Fabio Moroni Díaz y Alfredo Beltrán Sierra, C-066/99, 10 de Febrero de 1999

<sup>45</sup> en la sentencia T-423 de 1993, la Corte precisó que “para que exista una violación al derecho fundamental de locomoción respecto del libre tránsito por las vías públicas, se deben cumplir con los siguientes requisitos: a) que se trate de un vía pública; b) que efectivamente se prive a las personas del libre tránsito por esa vía; y c) que se lesione el principio del interés general”.

personas que se encuentran en el hemisferio vulnerable, es decir, para el caso en lugares o áreas donde el servicio es de difícil acceso, respecto de la capacidad efectiva de superar distancias ya que de este mismo servicio depende la estabilidad del trabajo, el acceso y la permanencia en el sistema educativo, el ejercicio de la iniciativa privada y, en general, el libre desarrollo de la personalidad.<sup>46</sup>

Es así como podemos reiterar que la importancia y carácter riesgoso del servicio de tránsito terrestre justifican que esta actividad sea regulada de manera intensa por el legislador, quien puede señalar reglas y requisitos destinados a proteger la integridad de las personas y los bienes, además de buscar un bienestar común para la colectividad. (C-309, 1997)

Asimismo la misma sentencia (T-604 de 1992) indica que la complejidad del mundo moderno hace que el tiempo y el espacio individual se conviertan en formas de poder social, además, el Tiempo y espacio son elementos cruciales para la búsqueda de bienestar y progreso en las sociedades de economía capitalista, lo cual conlleva a la necesidad de trascender la distancia entre los sitios de habitación, trabajo, estudio, mercado, etc., en el menor tiempo y costo posibles; colocando así al ciudadano carente de medios de transporte propios, a merced del Estado o de los particulares que prestan este servicio.

No parece existir duda que el ciudadano depende directamente del Estado ante la prestación de tal servicio, creando una situación de sometimiento ante las autoridades que reglamentan actualmente el mismo.

Es por ello que si bien es cierto hablamos de una potestad por parte del Estado, cabe aclarar, que la comunidad no se tiene que atener a lo que este imponga, ya que como eje principal de un Estado Social De Derecho encontramos la Democracia como herramienta principal de participación ciudadana, lo cual conlleva a que nosotros mismos como parte del pacto social podamos intervenir de manera activa en la regulación del servicio de transporte público.

---

<sup>46</sup> La misma sentencia T-604 de 1992 dice que (...) los derechos al trabajo, al estudio, a la libre circulación, a la recreación y al libre desarrollo de la personalidad resultan amenazados como consecuencia de la prestación discontinua e irregular del servicio de transporte

De igual modo Los transportes y los avances tecnológicos que diariamente han transformado el servicio de transporte público, han posibilitado el progreso social y el crecimiento económico, es por ello que la carencia de este puede afectar el diario vivir de todos aquellos que hacen uso del mismo.

Las empresas que actualmente se dedican a esta actividad transportadora deberán cumplir no solo con lo que la ley les indica, si no propender por hacer efectivos todos los derechos plasmados en la Constitución Política a través de la actitud y aptitud para ser partícipes en la prestación de tan maravilloso servicio.

Además de ello el artículo 23 de la ley 336 de 1996 señala que “las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte.”

Reafirmando una vez más la Corte Constitucional a través de la sentencia 1078 de 2002 indicando que el Estado al otorgar un permiso debe tener en cuenta las siguientes consideraciones: capacidad técnica, operativa, y financiera, idoneidad en cuanto a la seguridad y procedencia del capital aportado.

Todo lo anterior respecto de la misma sentencia con el fin de prestar un buen servicio, de manera eficiente, continúa, donde se brinde ciertos niveles de seguridad y protección al medio ambiente.

En lo que atañe a la prestación de calidad del servicio de transporte público el Consejo de Estado a ilustrado que las autorizaciones o habilitaciones con las cuales deben contar las empresas transportadoras deben otorgarse mediante acto de naturaleza administrativa, sustentada en las funciones de policía administrativa, lo cual permite al Estado cerciorarse del cumplimiento de las condiciones legales y reglamentarias mínimas que deben acreditar quienes pretenden prestar el servicio público de transporte, con el fin de garantizar que su prestación se realice en condiciones de seguridad, continuidad, responsabilidad y eficiencia.<sup>47</sup>

---

<sup>47</sup> Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Radicación número: 11001-03-06-000-2006-00040-00(1740), Concepto de 18 de mayo de 2006.

Aunque con la mera habilitación de la empresa transportadora no se podrá iniciar la ejecución de la actividad económica, pues además, requerirá del permiso para prestar el servicio en rutas, horarios y frecuencias concretas y además, deberá contar con las tarjetas de operación de los vehículos que se utilizarán para la prestación de dicho permiso. (Arias)

Es aquí el punto de equilibrio, pues si bien se habla de una mayor responsabilidad jurídica, comercial, financiera, técnica, operativa, civil y social del Estado frente al conglomerado, es pertinente indicar que el compromiso también deviene de los que hacemos parte del mismo, ya que las autoridades son quienes exigen el control de la buena prestación del servicio pero somos los ciudadanos quienes logramos que los mismos nos asistan de manera que cumplan con los requisitos establecidos por ley y edificados ante una Constitución.

Al respecto podemos decir que la administración equilibrada y justa de la riqueza puede verse afectada por errores o falta de planeación del transporte público que, siendo un instrumento clave del desarrollo, tiene una incidencia directa sobre el goce efectivo de los derechos fundamentales. (T-604, 1992)

Por lo tanto es una tarea ardua año a año el implementar políticas públicas de acuerdo a diversos factores que afectan la buena prestación del servicio público de transporte terrestre, ya que se debe medir la tasa poblacional, frecuencia de rutas, viabilidad en el aumento o descuento de la tarifa (pasaje) entre otros más. Lo que conlleva a un estudio profundo de la modalidad conveniente de transporte y la forma en que se debe prestar el mismo.

Por ello esta Corte ha resaltado que el tránsito es una actividad “frente a la cual se ha considerado legítima una amplia intervención policiva del Estado, con el fin de garantizar el orden y proteger los derechos de las personas (...)”<sup>48</sup>

Además porque la actividad del transporte ha sido considerada como una acción riesgosa que no solo pone en peligro a los peatones, sino a todos aquellos que lo rodean o hacen parte de su funcionamiento y uso diario.

---

<sup>48</sup> La Corte Constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Alejandro Martínez Caballero, C- 309/07, 25 DE Junio de 1997.

Es así que el poder de regulación del transporte no sólo busca asegurar que en efecto las personas puedan desplazarse, sino que también éste se dé en condiciones de seguridad, sin tener que exponer la vida y la integridad personal a riesgos más allá de lo razonable. Es decir, usar vehículos terrestres para el desplazamiento humano, supone generar o asumir riesgos significativos, incluso de muerte.<sup>49</sup>

En relación a lo anterior podemos decir que el Estado, al asegurar las condiciones de seguridad y remover los obstáculos que impidan minimizar la probabilidad de que dichos riesgos tengan lugar, protege los derechos cardinales a la vida y a la integridad personal, presupuestos de toda libertad. (T-604, 1992)

En aras de sustentar la calidad en el servicio de transporte público, es relevante traer a colación el decreto 348 de 2015 que desde su encabezado hace una breve recopilación del marco jurídico del servicio esencial del transporte público terrestre, por tal motivo es importante manifestar lo siguiente:

- Que el Ministerio de Transporte a través del contrato de consultoría 179 de 2011, estableció que es indispensable ajustar el modelo empresarial y actualizar el marco regulatorio de esta modalidad de servicio.
- Que de acuerdo con lo anterior, es necesario adoptar medidas para el aprovechamiento eficiente de los equipos, garantizando la sostenibilidad de la industria, la continuidad y regularidad del servicio, en condiciones de calidad, seguridad y la eficiente prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.

Es allí donde una vez más nos abre una amplia gama de ideas, de acuerdo a la modernidad, ya que no se habla de cualquier política pública que pueda llegar a implementar la administración entrante, puesto que su regulación debe ser planificada con antelación debido al compromiso con la sociedad de prestar un servicio eficiente que cumpla con el ideal de la norma.

Es tanto así que la Corte ha resaltado que el tránsito es una actividad “frente a la cual se ha considerado legitimar una amplia intervención policiva del Estado, con el fin de garantizar el orden y proteger los derechos de las personas (...)”<sup>50</sup>

---

<sup>49</sup> La sala segunda de revisión de la corte constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Eduardo Cifuentes Muñoz, T-604/92. 14 de Diciembre de 1992.

<sup>50</sup> La Corte Constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Alejandro Martínez Caballero, C- 309/07, 25 DE Junio de 1997

A la luz del anterior marco normativo, se evidencia un nuevo concepto que enmarca una novedad dentro de lo que actualmente comprendemos en la temática del servicio de transporte público y da pautas para futuras investigaciones de lo que empieza a ser el nuevo por venir de un servicio esencial para la comunidad.

Es así como el artículo 4 del mismo decreto nos señala que el Servicio público de transporte terrestre automotor especial, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, turistas, empleados, personas con discapacidad y/o movilidad reducida, pacientes no crónicos y particulares que requieren de un servicio expreso, (...)

Sobre el particular es nuestro deber enmarcar el valor jurídico y social que tiene la norma, ya que es aquí donde se priorizan particularidades que exaltan nuestro Estado Social De Derecho, haciendo una vez mas de la Constitución ese pilar a seguir pues que no existe más evidencia de la calidad del servicio de transporte público reflejado en la norma.

Ahora bien es importante que todo este telón sea expuesto en la vida real y se vea reflejado en el diario vivir ¿Cómo? Implementando todas aquellas herramientas que el estado nos ha brindado y que nos ha puesto de manera directa en los organismos reguladores del servicio de transporte<sup>51</sup> para que de manera mancomunada podamos hacer efectivo el derecho a la libre locomoción y a partir de allí poder gozar de otras muchas más garantías.

En este caso "la garantía de la prestación segura, eficiente y cómoda del servicio, conforme a los derechos y obligaciones establecidas en la Constitución, la ley y los reglamentos." <sup>52</sup>

---

<sup>51</sup> Decreto 348 de 2015 en su artículo 6 dice: Para todos los efectos a que haya lugar, el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será regulado y autorizado por el Ministerio de Transporte.

<sup>52</sup> La sala segunda de revisión de la corte constitucional, Magistrado Ponente: Dra. Clara Inés Vargas Hernández, C-1090/03, 19 de Noviembre de 2003

Así en pro de dar claridad al tema y la importancia del mismo en el artículo 56 de la ley 336 de 1996 indica que el servicio de transporte público ha sido declarado esencial, por lo tanto, su prestación debe ser supervisada, regulada y amparada por el Estado, toda vez que es él quien como cabeza central administrativa tiene la mayor responsabilidad a la hora de dar respuesta a los ciudadanos de una eficiente prestación del servicio.

No obstante es menester mencionar que los servicios públicos son una actividad económica que comprende la satisfacción de las necesidades básicas de la población, y por ello mismo la eficacia de ciertos derechos fundamentales.<sup>53</sup>

Por ello cuando se habla de servicios públicos, lo que se pretende indicar es que se encuentra habilitado para el uso de todos, es decir, que exista una participación activa por parte de la ciudadanía, brindando un fácil acceso a la misma, con un uso adecuado y racional, adoptando medidas que logren este objetivo que a la final no es más que el logro de poder llegar a satisfacer el bien común sobre el particular.<sup>54</sup>

Es así que bajo los principios del servicio de transporte público terrestre plasmados en la ley 105 de 1993 podemos evidenciar varios aspectos que nos llevan a ver el dinamismo actual en esta actividad y su fin último.

En primer lugar en su artículo 2 numeral b nos habla acerca de la intervención Estatal que como ya se había dicho previamente y de manera reiterada en el desarrollo de esta investigación, esta intromisión por parte de las autoridades es pertinente para la regulación, vigilancia y planeación continua en pro de la prestación de un buen servicio.

En cuanto a la libre circulación (art. 24-100 CP), es pertinente dejar claro que lo más relevante es que a través del cumplimiento a este derecho, es posible el disfrute de otros más conexos al mismo, ya que sin la movilización no fuese posible cumplir con las tareas diarias que la sociedad moderna nos obliga.

---

<sup>53</sup> La sala segunda de revisión de la corte constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Marco Gerardo Monroy Cabra, C-615/02. 08 de Agosto de 2002.

<sup>54</sup> La sala plena de la corte constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Álvaro Tafur Galvis, C 568/03, 15 de Julio de 2003

Ahora bien, nos hablan de un factor económico en el literal d, obviamente que conlleva al desarrollo financiero de nuestro país y la ampliación de mercados comerciales a través del transporte terrestre, dándonos puertas abiertas para la realización de diversos proyectos que conllevan a la mejoría de diferentes sectores tanto en el área rural como urbana.

Luego aparece uno de los factores más importantes que enaltecen la calidad y es el de la “seguridad” ya que es el punto de partida para la prestación de un excelente servicio, puesto que la noción seguridad no comprende solo protección a delitos penales si no a una serie de requisitos que debe cumplir el operador para poder ejercer tan valiosa labor, es decir, siempre se ante pondrá ante cualquier situación la integridad personal de los usuarios de transporte público terrestre.

Finalmente podemos decir que existen unas pautas generales que comprenden la calidad en el servicio del transporte y son los mencionados en el artículo dos numeral uno de la ley en cuestión, pilar que justifica el servicio de transporte público como esencial y son: “condiciones de acceso, comodidad, calidad, frecuencia, tarifas, equipos con capacidad, seguridad, forma de utilización, diseño y ejecución de políticas públicas que fomenten el uso del transporte público entre muchas más”

Efectivamente después de lo anteriormente preceptuado y todo aquello que conforma el sector del servicio de transporte público terrestre, podemos decir que no solo existe responsabilidad por parte del Estado si no de sus organismos adscritos a él, es decir, que si bien es cierto es la cabeza administrativa no es la única responsable en la calidad al servicio.

Es así como se evidencia a través de esta investigación, que hacen falta políticas públicas más acuciosas sobre las cuales se determine no solo el sistema a implementar si no otra serie de cuestiones relevantes ya mencionadas anteriormente (aumento poblacional, zonas de alta peligrosidad, tarifas especiales, población discapacitada, etc.), porque solo de ello depende poder brindar a todos aquellos que son partícipes en el servicio transportador una calidad que no se refiere a puesto por persona y aun servicio gratuito, sino a una comodidad moderada, frecuencias en el sistema y una tarifa que respalde el verdadero servicio que se está prestando.

Por último, solo resta decir que todos aquellos que hicimos parte de ese pacto social nos encontramos en la obligación de exigir a nuestros mandatarios la posibilidad de llegar a tener un servicio de transporte terrestre digno, ya que solo a través de este medio podremos satisfacer el disfrute de otros derechos a los que por ley nos corresponde.

## Referencias bibliográficas

### SENTENCIAS

- La Sala Plena de la Corte Constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Álvaro Tafur Galvis, Sentencia C-568/03, 15 de Julio de 2003.
- La Sala Plena de la Corte Constitucional, Magistrada Ponente: María Victoria Calle Correa, Sentencia C-885/10, 10 de Noviembre de 2010.
- La Corte Constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo Sentencia C-981/10. 01 de Diciembre de 2003
- La Corte Constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Rodrigo Escobar Gil, Sentencia C-1078/02, 05 de Diciembre de 2002.
- La Sala Plena de la Corte Constitucional, Magistrada Ponente: Dra. Clara Inés Vargas Hernández, Sentencia C-1090/03, 19 de Noviembre de 2003.
- La Sala Cuarta de Revisión de la Corte Constitucional, Magistrado Ponente: Gabriel Eduardo Mendoza Martelos, Sentencia T-192/14, 01 de Abril 2014.
- La Sala Plena de la Corte Constitucional, Magistrado Ponente: Juan Carlos Henao Pérez, Sentencia C-439/11, 25 de Mayo de 2011.
- La Sala Tercera de Revisión de la Corte Constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Manuel José Cepeda Espinosa, Sentencia T-595/02, 01 de Agosto 2002.
- La Sala Plena de la Corte Constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Manuel José Cepeda Espinosa, Sentencia C-741/03, 28 Agosto de 2003
- Consejo De Estado, Sala De Consulta Y Servicio Civil, Consejero Ponente: Gustavo Aponte Santos, Radicación No. 1740, 18 de Mayo de 2006.
- La Sala Plena de la Corte Constitucional, Dr. Marco Gerardo Monroy Cabra, Sentencia C-615/02. 08 Agosto de 2002.

- La Sala Plena de la Corte Constitucional, Magistrado ponente: Nilson Pinilla Pinilla, Sentencia C-033/14, 29 de Enero de 2014.
- La Corte Constitucional, Magistrados Ponentes: Dr. Fabio Morón Díaz Dr. Alfredo Beltrán Sierra Sentencia C-066/9, 10 de Febrero de 1999.
- La Sala Plena de la Corte Constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Alfredo Beltrán Sierra, Sentencia C-408/04, 04 de Mayo de 2004
- Consejo De Estado sección cuarta, Ponente: Gustavo Aponte Santos, Sentencia nº 11001-03-06-000-2006-00040-00(1740) de, 18 de Noviembre de 2006.
- La Sala Novena De Revisión de la Corte Constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Vladimiro Naranja Mesa, Sentencia T-423/93, 06 de Octubre de 1993.
- La Sala Segunda De Revisión de la Corte Constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Eduardo Cifuentes Muñoz, Sentencia T-604/92, 14 de Diciembre de 1992.
- La Corte Constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Alejandro Martínez Caballero, Sentencia C-309/97, 25 de Junio de 1997.
- La Sala Plena de la Corte Constitucional, Magistrado Ponente: Dr. Marco Gerardo Monroy Cabra, Sentencia C-355/03, 06 de Mayo de 2003
- La Corte Constitucional, Magistrado Ponente: Dr. JOSE GREGORIO HERNANDEZ GALINDO, Sentencia T-731 de 1998, 27 de Noviembre de 1998.
- La Corte Constitucional, Magistrado Ponente: Dr. JOSE GREGORIO HERNANDEZ GALINDO, Sentencia T-354/94, 10 de Agosto de 1994

## **NORMATIVIDAD**

- República De Colombia, Ley 105 de 1993, por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones, 30 de Diciembre de 1993.
- República De Colombia, Ley 769 de 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, 13 de Septiembre de 2002.
- República De Colombia, Decreto 171 de 2001, Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros, 05 de Febrero de 2001.
- República De Colombia, Ley 336 de 1996, por la cual se adopta el Estatuto Nacional De Transporte, 20 de Diciembre de 1996.
- República De Colombia, Decreto 174 de 2001, por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, 05 de Febrero de 2001.
- República De Colombia, Decreto 348 de 2015, Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones, 25 de Febrero de 2015.

## **PAGINAS WEB**

- <http://www.corteconstitucional.gov.co/lacorte/>, recuperado el día 15 de Diciembre de 2015, a las 6:34 PM.

## **TESIS**

- Wilmer Yesid Leguizamón Arias, (2013), La responsabilidad del estado por fallas en la regulación del transporte público colectivo de pasajeros de grado urbano, (Tesis de grado para optar por el título de Magister en Derecho con profundización en derecho Administrativo), Bogotá.