

**Ineficiencia en la Aplicación de Comparendos por Fotomultas en la Ciudad de
Santiago de Cali**

Yamile Ponte Obando

Diplomado en Legislación de Tránsito y Transporte

Facultad de Derecho. Universidad Santiago de Cali

Julio del 2020

Nota del Autor

Yamile Ponte Obando. Diplomado en Legislación de Tránsito y Transporte. Facultad de
Derecho de la Universidad Santiago de Cali.

El presente ensayo fue realizado bajo la supervisión del Coordinador del Diplomado
Germán de Jesús Castaño Rodríguez. Con la corrección de estilo de la profesora Paola Andrea
Castaño Londoño. Santiago de Cali, Seccional Cali.

La correspondencia relacionada con este documento deberá ser enviada a

yamileponte@hotmail.com

Ineficiencia en la Aplicación de Comparendos por Fotomultas en la Ciudad de Santiago de Cali

La Ley de fotomultas 1843/2017 consiste en Regular la instalación adecuada, señalización, puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico. Señala que por dicho sistema se entiende todas las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura, que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor (Ley 1843 de 2017).

Las fotomultas o foto comparendos son una institución que ha generado álgidos debates en torno a su constitucionalidad y legalidad. Estos debates giran en torno al problema, que aparentemente la Ley no determina su existencia como institución autónoma y reglada del derecho administrativo, y por ello al tratarse de Derecho sancionatorio se disuade una posible violación al debido proceso, especialmente a la garantía de la legalidad de las sanciones.

Las cámaras de video de tránsito del municipio Santiago de Cali, están diseñadas para detectar en imagen y video las siguientes infracciones de tránsito entre las cuales encontramos: Pasarse el semáforo en rojo, exceder los límites de velocidad permitidos (Los límites son determinados Código Nacional de Tránsito), transitar en horario de Pico y Placa, invadir la cebrera peatonal, circular con el SOAT vencido, Circular con la Revisión Técnico Mecánica vencida (Moller, 2006), es así como las imágenes capturadas son revisadas, verificadas y contrastadas con la base de datos suministrada por el RUNT y así identificar si son vehículos de otras ciudades o si son locales.

Se comparan con el Registro Automotor de Cali donde figuran los datos del automotor y su propietario. Además de aquellos que registren vencimiento del SOAT y Revisión Técnico-Mecánica. Luego de la primera revisión, las imágenes de video pasan a ser examinadas por

los Agentes de Tránsito, única autoridad en la vía para validar si hubo o no una posible infracción. En caso de producirse la falta a las normas viales los agentes la firman y generan una orden de comparendo. (El País, 2020).

Después de definir en qué consiste la Ley 1843/2017, es necesario analizar las irregularidades encontradas en la operatividad y funcionamiento de los elementos tecnológicos:

La Secretaría de Movilidad de la ciudad Santiago de Cali reconoce ciertas fallas relacionadas con procesos de conmutación de señales y “error humano” en los filtros que se revisan antes de hacer efectivo el comparendo (El País, 2020).

La pregunta es ¿Cuáles son esos filtros? Actualmente la ciudad tiene 40 puntos con cámaras de movilidad las cuales detectan infracciones por exceso de velocidad. El primer filtro es la cámara, hay que tener en cuenta que las infracciones se detectan a través de sensores en el pavimento o a través de láser y se tiene un lector de caracteres para identificar la placa del vehículo; el segundo filtro es cuando la información llega a un equipo de trabajo que hace un análisis para confrontar a través del RUNT la propiedad del vehículo y la característica de la infracción; finalmente, se pasa a la validación por parte de la Autoridad de Tránsito. (SIMIT, 20014).

Para que los filtros sean adecuados, estos equipos de alta tecnología deben estar siendo revisados y calibrados permanentemente, son operados por el Centro de Diagnóstico Automotor del Valle que es una entidad que gana dependiendo del recaudo registrado vía imágenes detectoras de irregularidades con presencia en la Secretaría de Movilidad; sin embargo ha faltado permanente seguimiento y acompañamiento por parte de una auditoría. (Secretaría de Tránsito Municipal Cali, 2018).

Las cámaras tienen una periodicidad de calibración, que se hace en diferentes horarios con acompañamiento de la autoridad y la certificación por parte del propietario de la firma. Cualquier ente de control que lo solicite lo puede hacer, todo está en cabeza de la Secretaría de Movilidad, no de los particulares. (SIMIT, 20014).

Una de las exigencias que hace proporcionar confiabilidad, es que los equipos estén calibrados, que tengan unas calidades, que cumplan con ciertos criterios y eso lo revisa el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. (Secretaría de Tránsito Municipal Cali, 2018).

En el proceso de poner en funcionamiento los detectores de infracción en el municipio de Cali se han encontrado errores técnicos al momento del registro de los semáforos, cuando el temporizador se encuentra en el conteo regresivo de verde en el segundo 30 o 32 cambia inmediatamente a amarillo y luego a rojo, con lo cual los conductores que creían estar cruzando en verde quedan ante el registro como si estuviesen cruzando en amarillo o rojo, (aunque realmente faltaran al menos 30 segundos para cambiar a amarillo) (El País, 2019).

Sin embargo, a partir de la implementación de estos elementos tecnológicos en las vías de la ciudad se han presentado diferentes inconvenientes e inconformidades de parte de los ciudadanos, frente las Autoridades de Tránsito por la forma en la aplicación de la Ley en 1843 de 2017, considerando así, ciertas arbitrariedades que han desembocado en demandas y tutelas instauradas por aquellos habitantes que consideran sentir lesionados sus derechos, como el debido proceso.

Por esta razón, la necesidad de rescatar el valor supremo de la *justicia* en el desarrollo y cumplimiento del derecho, siendo uno los fines por los cuales se implementó la Carta Política de 1991.

El derecho en general y el Derecho sancionatorio en su naturaleza se deben encaminar por el criterio de justicia. Para cierta parte de la doctrina, la incorporación de este criterio en nuestra Carta Magna es en sí, un reconocimiento de un principio que argumenta la existencia del Estado, y del ordenamiento jurídico.

Así las cosas, no se trata de una posibilidad sino de un deber de los intérpretes de la ley –entre ellos las autoridades administrativas obrar según este principio. En este sentido, el orden positivo reconoce que existe un dar a cada uno lo suyo, que orienta las distintas

actividades estatales; por ello, tanto desde la perspectiva moral como desde el derecho legislado, la imposición de una punición no sólo debe corresponder a un juicio de adecuación típica o responsabilidad objetiva- sino también basarse en un análisis de la culpabilidad del sujeto infractor – es decir responsabilidad subjetiva (Domínguez, 2006).

De esta norma, se pueden analizar dos puntos trascendentales: el primero, los apoyos tecnológicos que únicamente se utilizan como medio demostrable de la falta y por lo tanto no tienen la facultad para imponer penas por sí solos. El segundo, la imputación que está sujeta a la voluntad de la Autoridad Tránsito y que deberá en todo caso analizar las posibles causas y la existencia de la vulneración (López, 2012).

Frente a este escenario el comparendo emerge como el medio para disuadir a los automovilistas de ejecutar tales conductas reprochables o faltas. Desde esta lógica usualmente se describe el comparendo como un tipo de correctivo que sólo las autoridades administrativas apropiadas pueden imponer, especialmente los policías y guardias de tránsito, quienes están especialmente preparados para el efecto (Rodríguez, 2004). Estos son entregados a través de un comprobante que luego debe abonarse en las cuentas del horario destinadas para tal fin. (Herce, 2009).

Los valores monetarios de las imputaciones pueden variar, empero suelen ser elevadas a efecto de disuadir a los circulantes de realizar las actuaciones descritas en la Ley como faltas que atentan contra la movilidad. También, se requiere la verificación y firma digital por parte de una Autoridad de Supervisión (Instituto Cerda, 2010).

Ésta deberá hacer un análisis de los datos arrojados por el apoyo tecnológico o una verificación subjetiva de la situación a fin de determinar si existe o no la infracción y consecuentemente proceder a aprobarla (Duarte, 2013). Sin embargo, podría presentarse el caso de que el funcionario no realizará correctamente el análisis, ante esto la Ley determina *que “el comparendo se remitirá a la dirección registrada del último propietario del vehículo (...)*

(con) la prueba de la infracción como anexo necesario.” (L.769/2002, Art, 137). Sin embargo, la Corte Constitucional en junio 2020 se ha pronunciado al respecto argumentando que las cámaras de video no deben ser instrumento de recaudo, y que además mientras no subsanen vacíos de la Ley no podrán imponer castigos sin identificar al conductor. (Corte Constitucional, 2020).

Conforme lo expuesto hasta aquí, los medios de detección electrónicos consisten en sanciones de tránsito impuestas a los infractores de las disposiciones que regulan la movilidad en las vías, las cuales tienen el propósito de proteger la vida e integridad de todos aquellos que circulan por la vía. En efecto, el empleo de aparatos tecnológicos es apenas un medio de prueba, pues ellos captan los hechos, los cuales son posteriormente públicos y oponible; el documento es enviado junto con la evidencia fotográfica al domicilio del propietario, quien se entenderá notificado. (SIMIT, 20014).

La sentencia C-038 de 2020 reitera que las sanciones deben ser personales. La Corte Constitucional aceptó una demanda de inconstitucionalidad contra el parágrafo 1 del artículo 8 de la ley 1843 del 2017, más conocida como la Ley de fotomultas, y hundió una parte de la norma que establecía que el propietario del vehículo debía ser solidariamente responsable con el maquinista por los reveses que se impusieran.

Mientras algunos sectores celebraron el fallo afirmando que poner a responder al dueño del vehículo aun cuando no estuviera conduciendo implicaba una arbitrariedad, otros cuestionaron señalando que aunque el fallo solo traía cambios sobre un artículo de la ley, en la práctica estaba afectando todo el sistema, porque lo hacía inviable, ya que la notificación siempre se hacía al dueño del vehículo (Corte Constitucional, 2020).

El documento, que era muy esperado para poder resolver preguntas, hace algunas claridades y deja otras nuevas dudas.

En un primer momento que aclara que la responsabilidad es personal, mientras que en un proceso patrimonial con fines de reparación (por ejemplo, una investigación fiscal desarrollada por la Contraloría General) es posible establecer diferentes tipos de responsabilidades para que las personas respondan solidariamente, en materia administrativa (como las penalizaciones de la Ley 1843 de 2017) la responsabilidad sólo puede ser personal.

Por eso en el sistema de multas, los delitos -como lo sería el comparendo o una situación más grave, como el retiro del permiso de conducir- sólo se puede aplicar a quien fue el infractor; para la Corte en este tipo de casos los ciudadanos deben representar por sus propios actos.

El hecho de que la Ley cuestionada no exigiera que la imputación de la infracción fuera personal dejaba al propietario sin más posibilidades para librarse de la multa que él no cometió, o tenía que demostrar que no era el dueño del vehículo o que le fue robado. (Corte Constitucional, 2017). Así las cosas, como estaba la ley, el dueño del vehículo podía terminar pagando por un hecho ajeno, algo que para la Corte, no es admisible.

En un segundo momento que los dueños de los vehículos no deben responder solidariamente por las infracciones del conductor. Si bien es válido que en el caso de empresas de servicio público haya una solidaridad en el pago de las multas, tanto de los dueños de esos vehículos como de quienes iban manejando por hechos que se le puedan imputar también a las empresas, en el caso de vehículos particulares la norma no dejaba claro a qué tipo de solidaridad se refería.

Frente a la ley que deshizo la Corte, el alto tribunal dice que no se explica cuál fue la intención del Congreso cuando creó esa solidaridad entre dueño y conductor; y además, la norma era muy abierta. (Corte Constitucional, 2010).

La norma no aclara si la solidaridad que se estaba exigiendo era para cualquiera de las sanciones del Código de Tránsito -amonestación, multa, suspensión de la licencia, inmovilización del vehículo, cancelación de la licencia-, y si también se aplicaba en materia de reincidencia.

De esta manera, la imprecisión de la que adolece la regla bajo control materializa un desconocimiento grave del principio de legalidad en materia sancionatoria. De este modo, la ambigüedad de ésta enmarca un desconocimiento grave del principio de legalidad en materia sancionatoria (Corte Constitucional, 2010).

Para que se pueda exigir esa solidaridad, dice la Corte, las autoridades administrativas deben demostrar que el dueño del vehículo también tuvo responsabilidad.

En un tercer momento, el precepto vulneraba el derecho a la defensa de los propietarios aunque la ley exigía notificar al propietario del vehículo y vincularlo a un proceso administrativo para que se defendiera, para la Corte esto infringía su derecho a la defensa porque solo con vincularlo al acto administrativo ya se estaba trasgrediendo su presunción de inocencia y el principio de solidaridad lo hacía responsable. (Corte Constitucional, 2010).

Así, aunque un motorista podía ser oído, actuar con un abogado y aportar o solicitar pruebas, el hecho de que la imputación de responsabilidad no fuera personal, implicaba que su derecho a la defensa se estuviera limitando.

Tampoco estaba claro cuáles eran las causales que permitían que el automovilista quedara exonerado de la condena. (Corte Constitucional, 2017). Y finalmente, dice que la disposición no exigía demostrar quién era la persona que iba en el timón.

La Corte aseguró que una parte de la norma establece que estos sistemas de detección de irregularidades son medios automáticos o semiautomáticos, como cámaras de video y equipos electrónicos, que permiten la identificación del vehículo o del conductor.

En este sentido, en su conjunto, la regla llevaba a que para imponer un castigo se pudiera elegir entre identificar el vehículo o identificar a quien conduce. (Corte Constitucional, 2020).

Es por esto, que la norma que hundió la Corte permite imponer la punición sobre la placa del vehículo y no sobre la persona que estaba manejando.

Así, a juicio de la mayoría de los magistrados lo constitucional es que esta se imponga sobre el conductor para no vulnerar el principio que indica que las sanciones deben ser personales (Corte Constitucional, 2020).

Además, como estaba redactado el ordenamiento, el Estado no tenía que demostrar que el conductor fue el infractor, pues la carga de la prueba le correspondería al propietario del vehículo, teniendo en cuenta que se debe presumir la inocencia, y que la carga probatoria no se puede invertir poniéndole esa responsabilidad al ciudadano (Corte Constitucional, 2011), es por esto que no podemos olvidar que la función de la multa es prevenir atentados contra la seguridad vial y no recaudar recursos, generar incentivos para evitar su reiteración, con el fin de que los ciudadanos puedan evitar malos comportamientos en las vías o modificar el proceder para ajustar a los habitantes a las pautas.

Es por esto, cuando una situación está por fuera de la consciencia, voluntad o control de un individuo, porque fue realizada por un tercero, sancionar al propietario del vehículo carece de sentido y desnaturaliza la disposición administrativa al convertirla inadecuadamente en un instrumento de mero recaudo de recursos para las entidades estatales. (Corte Constitucional, 2011).

Siendo esto así la Corte no podía condicionar el mandato, porque corregir sus vacíos es un deber del Congreso.

Aunque varios sectores le habían dicho a la Corte que el problema se solucionaba condicionando la ley y estableciendo en qué casos los conductores debían responder solidariamente con los propietarios, el Alto tribunal dijo que hacerlo implicaría una *"reingeniería de la norma"* que escaparía de su competencia. (Corte Constitucional, 2011).

En este sentido, la Corporación argumenta no corresponderle subsanar lo que le faltaba o no dejaba claro la Ley, pues esta era abierta y no determinaba cuáles de los desacatos se le debían imputar al conductor y cuáles al dueño.

Tampoco dejaba claro la imputabilidad y culpabilidad y, en cambio, hablaba de una solidaridad sin dejar claro para qué tipo de sanciones era, si para las patrimoniales o las no patrimoniales. (Corte Constitucional, 2016).

El Congreso podría crear una regulación para dejar claro cuándo opera esa responsabilidad solidaria (teniendo en cuenta que la responsabilidad es personal) y estableciendo que se podría dar cuando el dueño del vehículo, aunque no estuviera conduciendo, deba responder por el cuidado físico y mecánico del mismo, las obligaciones jurídicas, adquirir seguros o realizar revisiones, etc. (Corte Constitucional, 2017).

Lo que sigue quedando en duda, es que muchas alcaldías y gobernaciones (Cali no ha sido la excepción), han seguido aplicando el sistema de videocámara. La Corte asegura que su decisión no implica que todo el sistema sea inconstitucional y, por lo tanto, puede seguir en funcionamiento.

El Alto tribunal dice que lo único que está hundiéndose es la responsabilidad solidaria que hacía que el dueño del vehículo tuviera que responder por infracciones cometidas por un tercero. Sin embargo, aunque dice que el sistema puede seguir operando, no queda claro cómo, ya que las imágenes se hacen sobre la placa de los vehículos, por lo que son notificadas

al propietario, pues las cámaras hoy no tienen la tecnología de detectar quién iba al timón. (Corte Constitucional, 2017).

La sanción tiene que ponerse en la cédula de quien vaya manejando, y antes del 2017 muchas de ellas las hacían bajo el principio de solidaridad, porque no existía norma que se los impidiera. Se abre una puerta gigante para que de inmediato reclamen todos los que fueron víctimas de esos comparendos donde no se identificó el conductor, y vienen las demandas.

Se abre la oportunidad jurídica para que los que no han pagado, la revoquen amparándose en esta sentencia de la Corte Constitucional y quienes ya las pagaron tendrán que arrancar las acciones judiciales contra las direcciones de tránsito que les cobraron, porque el pecunio sin duda debe ser devuelto. (Corte Constitucional, 2017).

La Corte al declarar inconstitucional los fotodetectores deja sin piso de inmediato todos los que se hayan hecho amparándose en el artículo vigente y que fue declarado inexecutable. Los ciudadanos tienen que hacer las peticiones, porque si no lo realizan, quedarán en firme los fallos y no podrán recuperar su dinero. (Corte Constitucional, 2020).

La Corte Constitucional es instancia de cierre o máxima expresión de control de constitucionalidad en nuestro país. La inconstitucionalidad de los artículos que hacían referencia a la responsabilidad solidaria se dio a través de una demanda instaurada por el exalcalde del municipio de Floridablanca Héctor Mantilla quien alegó que se estaba vulnerando el debido proceso, el derecho propio a la defensa de los ciudadanos. (Montilla, 2020).

La intencionalidad de esta norma de parte de los congresistas fue un acto jurídico vergonzoso, quienes presuntamente fueron permeados por los dueños de grandes concesiones de las cámaras, quienes eran los interesados en que se pusiera la infracción sin importar que se identificara al conductor, como si fuera efectivamente un negocio para los privados, lo que les importaba era cobrar.

Una cámara no va a identificar al ciudadano que va manejando porque no son de reconocimiento facial, la forma más fácil para ellos era aplicarle el comparendo al dueño del vehículo, porque la placa de inmediato reporta al propietario. (Montilla, 2020).

A los operadores privados de dichos medios electrónicos les interesa la multiplicidad de infracciones persiguiendo al ciudadano bajo el escudo de la prevención y seguridad en movilidad. Para prevenir no hay que perseguir, para reducir la accidentalidad no hay que meterle la mano en el bolsillo al ciudadano como lo venían haciendo, lo que la Corte le ha dicho al Congreso es que procuren legislar, no saliendo del paso.

En medio del trámite de la demanda se logra tener el apoyo de la Procuraduría, que hizo un análisis juicioso y producto de la situación, exhortando a la Corte en que fallara en la línea en la que lo hizo. La Corte calificó de ambigua y hasta mal redactada la regulación que dejó sin efecto. Además, señala que se debe respetar la presunción de inocencia. Dicha medida tiene ambigüedades en redacción vulnerando derechos y, por consiguiente, generando incertidumbre en cuanto al respeto de garantías constitucionales ineludibles en el ejercicio del poder punitivo del Estado. (Corte Constitucional, 2020).

Ante tantas anomalías, la Superintendencia de Transporte investiga las presuntas anomalías en operación de video detecciones en el Distrito Santiago de Cali. Por lo tanto, este órgano de vigilancia y control busca determinar si han sido impuestos comparendos con el uso de cámaras que no están debidamente señalizadas; por ejemplo, la Secretaría de Movilidad de Cali actualmente está siendo intervenida por presuntas irregularidades en la operación de algunas ayudas tecnológicas instaladas en la ciudad.

Señala así la entidad, que iniciaron el proceso por la presunta instalación y puesta en operación de SAST, sin el cumplimiento de las condiciones técnicas establecidas por la normatividad vigente, como es el caso de determinar si han sido impuestos con elementos que no están señalizadas como corresponde. (El País, 2020).

El organismo busca también formular pliego de cargos contra los despachos de Tránsito en tres ciudades de Antioquia y un municipio de Bolívar, que al parecer no cuentan con la autorización del Ministerio de Transporte para la instalación y operación de dichas herramientas, ya que en el portal de la cartera de movilidad no se halló información relacionada. (Secretaría de Tránsito de Cali, 2018).

En cuanto a la seguridad que desean tener los usuarios de la vía cuando se les aplica un precepto, desean que se tenga en cuenta el principio constitucional de la buena fe que está consagrado en el artículo 83; hay que presumir la legalidad de los actos del Estado mientras el afectado sea capaz de demostrar que el acto es ilegal. (Younes, 2005).

Por lo tanto, a manera de conclusión, no es posible que se sancione al ciudadano, si previamente no se le ha garantizado un debido proceso, y se ha establecido plenamente su culpabilidad en la comisión de la falta o contravención.

La responsabilidad objetiva en materia de sanciones administrativas se encuentra en principio excluida, y solo se permite en algunos eventos muy limitados y precisos y bajo ciertos requerimientos derivados de los principios y derechos consagrados por la Constitución y desarrollados por la jurisprudencia constitucional, y que por tanto, es necesario que se establezca la responsabilidad personal del dueño.

En la mayoría de las denuncias, se informa que la multa es impuesta al propietario del vehículo inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), aplicando el principio de objetividad en cuanto a la responsabilidad del infractor, lo cual vulnera el artículo 33 de la Constitución, ya que le corresponde al Estado la carga de demostrar la culpabilidad para poder atribuir responsabilidad, contrario a lo dispuesto por la norma controvertida la que al determinar la responsabilidad solidaria del propietario del vehículo invierte la carga probatoria, trasladándole toda la carga probatoria al propietario del vehículo, dejando así a la parte más

indefensa, quien deberá desvirtuar que él no cometió la infracción de tránsito; pues el juicio personal de reprochabilidad debe ir dirigido al autor de un delito o falta.

Con todo esto se vulnera el principio de responsabilidad de acto, pues es tan amplio que ni siquiera exige que se haya incurrido o se sea culpable de un delito. Simplemente se exige la “ocurrencia de hechos delictivos”.

Lo cual es Herencia del Estado liberal de Derecho, y del principio de necesidad de las penas como consecuencia del postulado según el cual la regla general es la libertad y sus limitaciones a más de estar reservadas a la Ley, deben estar suficientemente justificadas.

El contenido de estas normas de la Declaración francesa de 1789 encuentra equivalente en la Constitución colombiana de 1991 de la siguiente manera: la libertad es un principio constitucional (artículo 28 de la Constitución) que sólo puede ser limitado por la Ley (artículos 6, 114 y 150 de la Constitución).

De estas exigencias para la limitación de la libertad, esta Corte ha deducido unos límites implícitos al margen de configuración del legislador en materia penal.

Se trata de la exigencia de razones suficientes para que la ley restrinja el principio constitucional de libertad. A esto apunta el principio de necesidad de las penas (Constitución Política de Colombia, 1991).

En la época primitiva la responsabilidad por la comisión de los delitos recaía sobre el grupo social al cual pertenecía su autor, es decir, sobre el clan, la tribu o la familia, pero gracias a la evolución del Derecho Penal y particularmente por el influjo de la filosofía liberal a partir del siglo XVIII, la responsabilidad penal devino individual, exclusivamente a cargo de su autor y partícipes. Dicha responsabilidad individual se traduce en el principio de la personalidad de la pena, que ocupa un lugar destacado en el Derecho Penal moderno.

El juicio de reproche debe ser adscrito a la conducta del actor y constituye el fundamento de la proporcionalidad de la sanción a imponer.

Resulta contrario, al debido proceso, a la dignidad humana y a la equidad y justicia (Constitución Política art.1°, 29 y 363) sancionar a la persona por el solo hecho de incumplir el deber de presentar declaración fiscal, cuando la propia persona ha demostrado que el incumplimiento no le es imputable. La solidaridad como no se presume, debe ser expresamente declarada.

No significa esto que para determinar el establecimiento de la solidaridad deban usarse términos supra refinados, pues pueden emplearse frases o locuciones que exterioricen o manifiesten la intención clara de las partes, como por ejemplo, pactar que cada uno de los deudores se obliga por el total de la obligación, o que cualquiera de los acreedores puede exigir del deudor el pago total de la misma, etc. Pero, de todos modos, no debe quedar duda de que fue voluntad de las partes pactar la solidaridad.

El Código Nacional de Tránsito terrestre es un conjunto armónico y coherente de normas y como objeto tiene entre otros, la organización del tránsito en el territorio nacional y la prevención de la accidentalidad con sus consecuencias nocivas para la vida, la integridad personal y los bienes de los ciudadanos. Esto busca la aplicación de normas con fines de prevención de accidentes y pretende tener consecuencias de tipo sancionatorio administrativo. Es así como se comprueba la Ineficiencia en la Aplicación de Comparendos por Fotomultas en la Ciudad de Santiago de Cali.

Referencia bibliográfica

DOMINGUEZ, L. (2006). Ciudadanía y políticas públicas en la definición del entorno social. En J. LEÓN Y RAMÍREZ, & S. MORA VELÁSQUEZ, Ciudadanía, democracia y políticas públicas (págs. 171-189). México: Universidad Autónoma de México.

DUARTE, J. (2013). Ambiente de aprendizaje. *Una aproximación conceptual*. Revista Iberoamericana de Educación.

HERCE, V. (2009). Sobre la movilidad en la ciudad. Barcelona: Editorial Reverté.

INSTITUT CERDÀ. (2010). Logística urbana. Ciudad y mercancías. Barcelona: Editorial Cimalsa.

LÓPEZ, S. (2015). Legalidad y legitimidad en la Teoría del Estado. En J. GÓMEZ GARCÍA, Legalidad y legitimidad en el Estado contemporáneo (págs. 101-138). Madrid: Editorial Dykinson.

LÓPEZ, H. (2012). Manual de responsabilidad civil. Buenos Aires: Editorial Abeledo Perrot.

MOLLER, R. (2006). Transporte urbano y desarrollo sostenible en América Latina: el ejemplo en Santiago de Cali, Colombia. Cali: Editorial Universidad del Valle.

MONTILLA, H. (2020). "La plata de las fotomultas sin duda tiene que ser devuelta". Revista Semana. Edición virtual. ww.semana.com › nación › artículo › fotomultas-plat...

PERIÓDICO EL PAÍS: www.elpais.com.co

RODRÍGUEZ, G. (2004). Contravenciones y amparos administrativos de policía. Tunja: Ediciones Uniboyacá.

Secretaría de Tránsito Municipal de Cali. (2018).

[cali.gov.co/movilidad/publicaciones/155589/metro-cali-en-dialogo-permanente-con-la-comunidad/ ...](http://cali.gov.co/movilidad/publicaciones/155589/metro-cali-en-dialogo-permanente-con-la-comunidad/)

SISTEMA INTEGRADO DE INFORMACIÓN SOBRE MULTAS Y SANCIONES POR INFRACCIONES DE TRANSITO -SIMIT- & FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS. (27 de octubre de 2014). Manual de los procesos sancionatorios de transporte y de tránsito 2014: desarrollo del proceso contravencional. Obtenido de https://www.simit.org.co/files/3414/1884/3928/manual_proceso_contravencional_versin_definitiva_27-10-2014.pdf.

YOUNES, M. (2005). Derecho Constitucional colombiano. Bogotá: Grupo Editorial Ibañez.

Normatividad

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA, 1991.

LEY 769 DE 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

LEY 1383 DE 2010. "Por la cual se modifica la Ley 769 de 2002".

LEY 1843 de 2017. "Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones".

Jurisprudencia

CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia C-089/11. MP.: Luis Ernesto Vargas Silva

CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia C-038/2020. MP.: Alejandro Linares Cantillo.

CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia C-980/2010. MP.: Gabriel Eduardo

Mendoza Martelo.

CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia C-003/17. MP.: Alejandro Linares Cantillo

CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia C-181/16. MP.: Gloria Stella Ortiz Delgado

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, Sala de Casación Civil, Sentencia del 18 de septiembre de 1979, expo. 462062.