

Infracciones de movilidad en Colombia. Abusos de poder y derecho a la libre circulación

*Transit infractions in Colombia.
Abuse of power and the right to free circulation*

Germán SILVA GARCÍA¹

Bernardo PÉREZ SALAZAR²

Resumen: El artículo analiza un evento de prohibición de estacionamiento y discute la coherencia de la infracción con los propósitos de la ley de tránsito. Desde allí, establece la discordancia de esa infracción con el derecho constitucional a la libre circulación, al igual que con el derecho a estacionarse, respecto del cual sostiene es una derivación necesaria del derecho fundamental de locomoción. El estudio debate y argumenta sobre los objetivos de la ley, la ausencia de antijuridicidad material, la justedad de la infracción y otros aspectos, para demostrar que existe una vulneración al derecho constitucional a la libre circulación y un caso de abuso de poder.

Palabras clave: Derecho constitucional, sociología jurídica, derecho fundamental a la libre circulación, derecho a estacionarse, abuso de autoridad.

Abstract: The article analyzes a parking ban event and discusses the consistency of the violation with traffic law purposes. From there, it establishes the inconsistency of this infraction with the constitutional right to free movement, as well as with the right to park, regarding which it maintains is a necessary derivation of the fundamental right of locomotion. The study debates and argues about the objectives of the law, the absence of material

1 Doctor en Sociología de la Universidad de Barcelona, máster en Sistema Penal y Problemas Sociales de la misma casa de estudios y abogado de la Universidad Externado de Colombia. Es decano e investigador de la Facultad de Derecho de la Universidad Católica de Colombia, Bogotá, a cuyo Grupo de Investigación en Conflicto y Criminalidad pertenece este trabajo de investigación. Correo electrónico: gsilva@ucatolica.edu.co. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3972-823X>.

2 Candidato a doctor en Educación de la Universidad Santo Tomás de Bogotá, máster en Planeación del Institute of Social Studies de La Haya y comunicador social de la Universidad del Valle. Es investigador de la Facultad de Derecho de la Universidad Católica de Colombia, Bogotá, a cuyo Grupo de Investigación en Conflicto y Criminalidad pertenece este trabajo de investigación. Correo electrónico: bperez@ucatolica.edu.co. ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-2330-646X>.

unlawfulness, the justness of the infringement and other aspects, to demonstrate that there is a violation of the constitutional right to free movement and a case of abuse of power.

Keywords: Constitutional law, sociology of law, fundamental right to freely circulate, right to park, abuse of authority.

1. Introducción

Los ciudadanos han sido testigos en Colombia, con demasiada frecuencia, de situaciones en las que autoridades de tránsito, asistidas por empresarios particulares, remolcan con grúas vehículos estacionados en vías públicas secundarias o, incluso, en “bahías de parqueo”, para ser trasladados a parqueaderos, “patios” o “corrales” e inmovilizados, además de ser sancionados con la imposición de una multa por infringir la prohibición de estacionar en la vía.

Los operativos anteriores se realizan con la intervención de grúas que pertenecen a empresarios privados que cobran una tarifa por enganchar y trasladar los vehículos afectados a los parqueaderos designados, cuyos propietarios también perciben ingresos por asegurar la inmovilización de los automotores, forzosamente depositados hasta que la totalidad de los importes y multa generados sean sufragados. La policía acompaña como escoltas a los empleados de los empresarios que ejecutan las incautaciones, además de lo cual imponen las multas derivadas de los “partes” o comparendos. A su vez, las administraciones locales se benefician económicamente de los ingresos imputados a las multas. El dueño del automotor, después de sobreponerse a la primera impresión que le produce observar que su vehículo no está donde lo dejó, es decir, luego de enterarse que no han sido los ladrones, sino los policías, coadyuvados por empresarios, quienes han tomado su automotor, deberá pagar altas sumas de dinero para rescatar el vehículo. Si este o su propietario deben impuestos u otras multas de tránsito también deberán amortizarlas para poder liberarlo.

La cuestión anterior plantea varios interrogantes. ¿Cuál es el propósito del procedimiento y las sanciones que se acaban de describir? ¿La administración obra de acuerdo con la ley al imponer estos controles? ¿Quiénes se estacionan en lugares prohibidos como los relacionados en el primer párrafo obran de manera injusta? ¿Las regulaciones jurídicas en la materia, expedidas por las autoridades y las acciones ejecutadas en virtud de aquellas, son justas? Tiene que verse, a propósito de los interrogantes anteriores, si las finalidades de las normas se cumplen, lo que debe verificarse con datos de las autoridades de movilidad y con la observación de sus actuaciones. Así mismo, cabe revisar si las posturas y actitudes de las

administraciones locales en el ámbito de la reglamentación de la movilidad están ajustadas a la moralidad o, al contrario, puede discutirse la inmoralidad de los gestores del tránsito. Pero, sobre todo, ¿el derecho fundamental a la libre circulación está adecuadamente protegido o es vulnerado por agentes del Estado? A resolver las incógnitas anteriores y otros asuntos derivados de ellas, tanto o más importantes, se dedica este artículo, que deberá construir respuestas que condensen las distintas aristas y facetas que están involucradas.

Los cuestionamientos referidos tienen relevancia en todo el territorio de Colombia, pues, como se verá, las disposiciones que los regulan son nacionales. Sin embargo, la información sobre la aplicación de las normas que será utilizada en los análisis corresponde a Bogotá. Aunque los problemas de la ejecución de las normas concurren en todo el país, en especial en las grandes ciudades, se ha seleccionado Bogotá pues es la capital, la ciudad más poblada y con más vehículos e, igualmente, es aquella donde los conflictos originados en la tipología de casos estudiados son más comunes³.

En términos teóricos este es un trabajo de derecho constitucional, referido al derecho fundamental a la libre circulación, el cual ha sido desarrollado bajo la perspectiva del *nuevo constitucionalismo* o *constitucionalismo crítico*, con una importante trayectoria y posición en el pensamiento jurídico latinoamericano⁴. Se trata del *constitucionalismo transformador*, promovido desde el Sur global, que pretende plasmar una crítica sobre el ejercicio del poder para lograr cambios efectivos en la democratización de las sociedades latinoamericanas, que las hagan más inclusivas e igualitarias, con predominio del valor constitucional de la libertad⁵.

Con todo, es un trabajo notablemente interdisciplinario, en tanto que corresponde también al objeto de estudio de la sociología jurídica, en particular penal, cuando se trata de examinar el problema del abuso de poder⁶. Así mismo, se enmarca dentro de un enfoque que en el derecho constitucional y la sociología jurídica ha buscado indagar sobre la protección jurídica de los grupos más vulnerables y acerca de los crímenes de los poderosos, desde la perspectiva del Sur global⁷. Convoca de manera adicional a la filosofía del derecho con relación al debate sobre lo justo y lo injusto y, desde luego, a la dogmática jurídica

3 “En Bogotá, circulan cerca de 2.400.000 vehículos. De estos, el 50% son automóviles, el 20% motocicletas y el 14%, camionetas. Solo un 5% corresponde a transporte de servicio público y un 2%, a taxis amarillos”, Oróstegui (2021).

4 Llano y Silva (2018), pp. 59-73.

5 Bogdandy (2021-2022), pp. 11-19.

6 Silva *et al.* (2018), pp. 11-31.

7 Carvajal (2010), pp. 16 y ss.; Carrington *et al.* (2016), pp. 1-20; Silva *et al.* (2019), pp. 1136-1196; Navas (2020), pp. 11-21; Silva *et al.* (2021); Silva y Pérez (2021), pp. 61-80; Llano (2022), pp. 17 y ss.; Silva *et al.* (2022), pp. 179-199.

referida al derecho de policía⁸. De algún modo, el anterior es también el marco teórico que sirve de punto de partida de este trabajo. Después de edificarlo, incursionará en el ámbito de las políticas penales para debatir si se configura o debería tipificarse un crimen de abuso de autoridad, como una medida de lucha contra la corrupción.

El análisis funcional es usado de modo recurrente. En el campo de la dogmática jurídica los métodos teleológico y sociológico han sido utilizados. La discusión sociojurídica ha sido guiada por los métodos dialéctico, comparativo y analítico. El artículo, primero, presentará el marco jurídico que fija las reglas que serán analizadas para, en el siguiente apartado, exponer los datos y emprender una discusión sobre las regulaciones y prácticas relativas al caso de movilidad que fue planteado al comienzo a fin de, previo análisis, emitir unas conclusiones.

2. Marco jurídico y teórico

El derecho constitucional a la libre circulación o locomoción se encuentra inserto en el artículo 24 de la Constitución Política de Colombia⁹. Es por su ubicación en el texto constitucional, en el capítulo de los derechos fundamentales, una prerrogativa de esa índole, pero, sobre todo, lo es en razón a su naturaleza. Lo anterior, ya que no se puede adoptar un criterio solo formal¹⁰. En un plano sustancial, lo relevante es que los derechos fundamentales son “el conjunto de facultades e instituciones que concretan las exigencias de la dignidad, la libertad, la igualdad y la seguridad humana”¹¹. La libertad de circulación es el derecho de “desplazarse libremente de un lugar a otro” y, desde luego, comprende “la libertad de viajar utilizando los diferentes medios de transporte”¹².

De modo adicional, el derecho a la libre circulación está consignado en el artículo 13 de la Declaración Universal de Derechos Humanos de 1948; igualmente, aparece estipulado en el artículo 22 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, Pacto de San José de Costa Rica (Ley N.º 16 de 1972); también es consagrado, de modo similar, en el artículo 12 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (Ley N.º 74 de 1968)¹³.

8 “Las realidades actuales le exigen al derecho [...] integrar conformando un todo interrelacionado, los conocimientos útiles que aportan los diálogos interdisciplinarios con los alcances jurídicos, aunque no necesariamente normativistas”, Coll (2021), p. 42.

9 Corte Constitucional (2021), p. 6.

10 Alvarado (2015), p. 393.

11 Nogueira (2015), p. 306.

12 Naranjo (2000), p. 509. Similar: Pérez (2004), p. 309; Sarrión (2013), p. 33; Ulloa (2010), p. 34.

13 Legis (2009), pp. 105-106.

En consecuencia, además del fuero interno colombiano, hace parte del cuerpo principal del derecho internacional acogido por el país. Se trata, entonces, de un derecho humano, que prevalece en el orden interno, de conformidad con el artículo 93 de la Constitución Política¹⁴. Así mismo, los tratados de derecho internacional que incorporan el derecho de libre circulación forman parte del bloque de constitucionalidad, por ende, son herramientas de interpretación del derecho. Significa lo anterior que las normas de derecho internacional que reconocen derechos humanos tienen rango constitucional y priman en el orden interno¹⁵. La libertad de circulación es, además, considerada en el derecho internacional de los derechos humanos una condición indispensable para el libre desarrollo de la personalidad y no puede ser limitada al punto de anular el derecho¹⁶.

Ahora bien, asociado al derecho a la libre circulación, como una derivación lógica y racional, emerge el derecho a estacionarse, con los mismos atributos y naturaleza del derecho matriz del que brota y hace parte integrante. Esto significa que cuando en ejercicio del derecho fundamental examinado una persona utiliza como medio de locomoción un vehículo automotor tiene, con algunas limitaciones que son propias de la prerrogativa de circulación, derecho a estacionarse. No podría pensarse que el reconocimiento del derecho a la libre circulación cuando se utiliza un vehículo automotor comprende solo la garantía de moverse, porque los propósitos con los que el actor ha ejecutado el derecho le exigirán en algún momento detenerse y aparcar el medio de transporte, pues la circulación no puede ser una movilidad infinita. El conductor del vehículo requerirá en algún instante parquear, del mismo modo que Robinson Crusoe necesitaba, de modo vital, dejar el mar y hallar tierra firme para guarecerse y sobrevivir.

Cierto es que el derecho a estacionarse no es registrado en la Constitución Política de Colombia, de modo directo y explícito, como un derecho fundamental. Sin embargo, la Corte Constitucional ha indicado que no es la figuración en el capítulo de la Constitución que reseña los derechos fundamentales lo que determina que un derecho posea dicha naturaleza, pues ese no es el único ni el más importante de los criterios definitorios; es más, precisa, con relación al derecho fundamental a la libre circulación, que es tal en razón a su vinculación inescindible a la libertad¹⁷.

14 Corte Constitucional (2021), p. 19.

15 Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-67 de 2003, M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra. Otro tanto en Chile: Nash y Núñez (2015), pp. 232 y ss.

16 Corte IDH, *Caso Valle Jaramillo vs. Colombia*. Fondo, Reparaciones y Costas, de 27 de noviembre de 2008. Sobre su vínculo con el desarrollo de la personalidad, y ONU (1999).

17 Corte Constitucional de Colombia, Sentencia T-518 de 1992, M.P. José Gregorio Hernández.

Por otra parte, de acuerdo con la doctrina clásica del derecho penal, las infracciones o hechos punibles se dividen en delitos y contravenciones¹⁸. Los primeros incumben al derecho penal, las segundas al derecho de policía, ubicado hoy en un marco de derecho administrativo sancionatorio. Dentro de la variedad de eventos contravencionales, el que constituye el objeto de estudio de este trabajo, por demás bastante especializado, corresponde a una infracción de tránsito, tipificada en el estatuto de la materia.

La Ley N.º 769 de 2002 adopta en Colombia el Código Nacional de Tránsito Terrestre, que en su artículo 76 establece cuáles son los lugares prohibidos para estacionar, lo que dentro de distintas hipótesis comprende: (1) “Sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o conservación”. (2) “En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce”. (3) “En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos”. (4) “En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a éstos”. (5) “En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos”. (6) “En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización”. (7) “A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera”. (8) “En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes”. (9) “En curvas”. (10) “Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados”. (11) “Donde las autoridades de tránsito lo prohíban”. (12) “En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas”¹⁹. Hay, entonces, una docena de eventos en los cuales se prohíbe el estacionamiento de vehículos públicos o privados.

Las prohibiciones, salvo una excepción, gozan de una legitimidad tácita evidente, lo que significa que se encuentran debidamente justificadas, por la mera lógica de sus enunciados, ya que es claro que la transgresión de la prescripción afectaría la seguridad o la comodidad de los habitantes. En esas condiciones puede afirmarse que representan prohibiciones justas. Justo es aquello admisible, sino deseable, bajo términos sociales, económicos, culturales y éticos. Así mismo, las prohibiciones son casi todas racionales²⁰, es decir, son medios idóneos para lograr la seguridad y la comodidad de los habitantes. Dichos objetivos (comodidad y seguridad) son centrales, de acuerdo con el artículo 1 de la Ley N.º 769 de 2002, que encuentra en su garantía la única razón para limitar el ejercicio del derecho a circular libre-

18 Carrara (1983), p. 10.

19 De las distintas hipótesis mencionadas y regulaciones de la Ley N.º 769 de 2002, Secretaría Senado de la República de Colombia (2021).

20 Weber (1992), p. 5.

mente, establecido en el artículo 24 de la Constitución Política de Colombia²¹.

Al contrario, la undécima prohibición de estacionar que fue relacionada, esto es, aquella que señala: “Donde las autoridades de tránsito lo prohíban”, de conformidad con lo que se sostendrá en este trabajo, a diferencia de las demás prohibiciones, carece de justificación y de racionalidad, al menos respecto de la tipología de casos planteada en el primer párrafo de este artículo²².

Ahora bien, no se piense que el caso seleccionado para este estudio implica una pérdida de enfoque y una desproporción. Aunque las restantes prohibiciones, que se ha dicho eran legítimas y racionales, son mucho más importantes desde el punto de vista de la movilidad, la seguridad y la comodidad de la población, no son el epicentro de los operativos de control que realiza la policía. Tratándose de las campañas para reprimir y sancionar el estacionamiento en lugares prohibidos, según se ha constatado mediante la observación directa en Bogotá, es el caso undécimo el que copa la atención de las unidades dedicadas a estas tareas. Entonces, este trabajo se ocupa del caso más importante. También como se verá más adelante estacionar en lugar prohibido es la infracción de tránsito que más se comete. Además, específicamente, se trata de operaciones referidas al estacionamiento en calles secundarias, próximas a vías arterias, a restaurantes o plataformas urbanas con actividades educativas, religiosas, comerciales o de recreación, o en “bahías” que parecen facilitar el estacionamiento sin estorbar la movilidad, pero que permiten atrapar de modo simultáneo varios vehículos. Para completar el cuadro es importante indicar que en la ciudad de Bogotá una gran cantidad de vías secundarias, ubicadas en barrios residenciales, a veces adyacentes a los puntos antes identificados, están señalizadas con avisos que prohíben estacionar, por lo que son casos que corresponden al evento undécimo.

El artículo 125 de la misma Ley N.º 769 de 2002 ordena la inmovilización del vehículo inmerso en la violación a la prohibición de aparcamiento, o sea, la suspensión de la circulación por medio de la conducción del automotor a uno de los parqueaderos o “patios” autorizados. El artículo 127 advierte que los costos de grúa, parqueadero y multa serán de cargo del conductor o propietario²³.

21 Ley N.º 769 de 2002, Secretaría Senado de la República (2021); Constitución Política, Corte Constitucional (2021), p. 6.

22 Puede advertirse que concurre una discrecionalidad amplia para la administración a efectos de definir las hipótesis específicas y concretas sujetas a sanción administrativa. Se ha acotado que la discrecionalidad en las facultades sancionadoras de la administración procura orientar su accionar represivo para lograr las finalidades públicas que le fueron estipuladas, Gómez-González (2020), pp. 193-218. Sin embargo, se verá en detalle, la discrecionalidad existente no está orientada para alcanzar las metas oficiales, sino otras, no consideradas en la ley, de recaudo de rentas.

23 Para las dos normas citadas en el párrafo: Ley N.º 769 de 2002, Secretaría Senado de la República (2021).

La última disposición fue declarada exequible por la Corte Constitucional²⁴. No obstante, la objeción postulada no tenía relación con las consideraciones que sostiene este artículo. Por otra parte, dado que se ha argumentado que todas las infracciones de parqueo no autorizado son legítimas, incluso dentro de determinadas condiciones la consignada en la hipótesis 11 del artículo 76 del Código de Tránsito, no se advierte ningún motivo que haga pensar en que son contrarias a la Constitución, más cuando el mismo texto constitucional señala que la libertad de circulación puede ser limitada en la ley. En realidad, el problema de la prohibición 11 del artículo 76 no es su inclusión en la ley como limitación al derecho de circulación, sino la aplicación que se ha hecho de la amplia facultad que otorga. Dicha aplicación es la descrita en el primer párrafo de este artículo.

En Chile la situación es similar. La Ley N.º 18.290 de 2007, en los artículos 154 y 155 establece los casos en los cuales está prohibido estacionarse o aparcarse²⁵. La primera de dichas disposiciones, también de modo análogo a la legislación colombiana, en su primer numeral prohíbe estacionarse en “cualquier lugar en que las señales oficiales lo prohíban”, siendo que las municipalidades serían las autoridades a cargo de dictar las normas específicas que regulan los sistemas de tránsito. Las demás hipótesis de censura al estacionamiento en vía pública están referidas a casos concretos y detallados. Solo el numeral 1º del artículo 154, que acaba de mencionarse, establece una prohibición abierta, sujeta a reglamentación por la autoridad municipal, muy parecida a la Ley N.º 769 de 2002 cuando incluye el caso undécimo con el siguiente tenor: “Donde las autoridades de tránsito lo prohíban”, lo que estaría a cargo de las autoridades municipales o distritales, y se ejecutaría mediante la señalización vial. En Chile, asimismo, los carabineros están facultados para incautar e inmovilizar en depósitos a los vehículos infractores. Sin embargo, en Chile, a los parqueaderos autorizados, llamados “corrales municipales”, solamente son remitidos los vehículos que transitan con la revisión técnica vencida, que carecen de permiso de circulación o están incurso en ciertos accidentes.

3. Discusión

3.1. ARGUMENTO RESPECTO DE LOS FINES DE LA LEY

Ya se había aludido a que los objetivos del Código Nacional de Tránsito Terrestre en Colombia, Ley N.º 769 de 2002, son la *seguridad* y la *comodidad* de los habitantes. La seguridad

24 Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-361 de 2016, M.P. Luis Ernesto Vargas Silva.

25 Ley N.º 18.290 de 1984.

se entendería como libertad ante el miedo (componente subjetivo) y libertad frente a la necesidad (componente objetivo)²⁶. Desde luego, como consecuencia de estacionar en una vía secundaria, no existe ninguna afectación de orden subjetivo que pueda generar alguna clase de temor entre la población de cualesquiera índole. En cuanto a las necesidades, las cuales se predicen de la movilidad o circulación, la respuesta sería también negativa. Las necesidades de preservar la vida e integridad física de los conductores, pasajeros o peatones no es amenazada ni perturbada como consecuencia de aparcar en vías secundarias, más bien es algo del todo anodino. En sitios aledaños a iglesias, instalaciones deportivas, grandes instalaciones comerciales, localizadas en las cercanías a zonas residenciales, también sobre vías secundarias, podría presentarse una vulneración a las necesidades de circulación, pero no propiamente derivadas del hecho simple de parquear en una vía secundaria, sino de un exceso de automotores en busca de estacionamiento, que lleva a que lo hagan, por ejemplo, obstruyendo la entrada a garajes, en doble carril, frente a hidrantes, etc. Empero, este tipo de infracciones están comprendidas en las prohibiciones específicas que ya fueron referidas, consignadas en el artículo 76 del Código Nacional de Tránsito, distintas a la prohibición undécima que se discute en este artículo.

El único caso en el cual se podría afectar la necesidad de circulación, lo que significa que de modo objetivo se afectaría la fluidez, la velocidad y la posibilidad de desplazamiento, concurriría si la vía es más bien estrecha y los vehículos se parquean de modo masivo a ambos costados, en una vía donde la circulación está autorizada en doble sentido. En ese evento, mediante la señalización vial se debe prohibir aparcar en uno de los costados de la vía y, ante una hipótesis de transgresión, proceder a dar aplicación a la prohibición consignada en la undécima causal del artículo 76. De no concurrir todas las circunstancias que se han mencionado (vía estrecha, alta demanda de estacionamiento, circulación doble), del acto de parquear en una vía secundaria no se derivaría ninguna afectación a la seguridad. Con todo, los eventos que se discuten en este artículo ni siquiera tienen que ver con el último tipo de casos. Se trata de la prohibición de estacionar en vías secundarias o “bahías de parqueo” donde del hecho mismo del estacionamiento no emerge ninguna lesión a la seguridad.

Ahora, en cuanto a la comodidad de la población, también referida al derecho a la circulación, entendida como disponer de condiciones que hacen la vida o la realización de tareas algo más fácil, o que permiten una estancia agradable en un lugar, de ninguna manera podría siquiera pensarse que estacionar en vías secundarias, sin obstruir o estorbar la circulación de otros, o sin impedir el disfrute de instalaciones urbanas como aceras o zonas verdes, pueda conllevar a una violación de esa comodidad. La comodidad tiene relación

26 Del Percio (2000), pp. 25-89, retoma la noción de la Organización de Naciones Unidas. Si se usan los conceptos de seguridad ciudadana o de seguridad humana, tampoco se encontrará ningún perjuicio a la seguridad. Sobre los últimos conceptos: Dávila (2014); Carvajal (2010), pp. 9-32.

directa con la garantía de la movilidad, pero ella no es perturbada por el estacionamiento en vías secundarias en zonas residenciales o en bahías de parqueo.

Bajo las circunstancias explicadas no existe una afectación de los objetivos que el Código Nacional de Tránsito Terrestre de Colombia persigue proteger. Esas finalidades que busca salvaguardar son los bienes o intereses jurídicos objeto de amparo por parte de la ley. Sin su concurrencia la aplicación de la causal undécima del artículo 76 pierde todo sentido teleológico. Al contrario, el “abordaje de la movilidad desde la perspectiva del ciudadano, implica compromisos democráticos, es decir diseños de ciudad con espacios que permitan el acceso, la participación y la inclusión de todos”²⁷.

Dada la falta de conformidad de la prohibición de estacionar que ha sido analizada con los fines de la legislación tránsito, no existe fundamento válido para limitar o restringir con dicha censura el derecho fundamental a la libre circulación, garantizado en la Constitución Política de Colombia.

3.2. ARGUMENTO SOBRE LA LIMITACIÓN AL DERECHO FUNDAMENTAL

El asunto puede ser examinado también siguiendo la ruta inversa, es decir, desde el derecho constitucional. La Corte Constitucional de Colombia ha sostenido que la prerrogativa de la libre circulación o locomoción es un derecho fundamental, pero no absoluto²⁸. El mismo texto constitucional consigna el derecho, pero afirma que comparece con las limitaciones establecidas en la ley. Sin embargo, cuando la Constitución plasma un derecho fundamental y, a la par, señala que el mismo puede ser limitado por la ley, ello no significa que el legislador pueda restringirlo a su arbitrio, sin condiciones, medida ni proporción, puesto que ello podría extinguirlo del todo. Las limitaciones deben ser introducidas en la ley bajo algunos criterios.

En primer término, las limitaciones *deben asegurar que no se afecten otros derechos fundamentales* de modo nocivo. La afectación aquí puede ser negativa o positiva. Negativa, cuando no solo limita la circulación, sino también otro derecho fundamental, lo que es inadmisibles. Positiva, cuando la limitación a la locomoción permite la realización de otro derecho fundamental, lo que puede ser admisible. En ese evento, habría que recurrir a la ponderación para resolver la contradicción entre derechos fundamentales²⁹. Lo anterior, si ese fuera el

27 Ballén (2007), p. 173.

28 Corte Constitucional de Colombia, Sentencia T-747 de 2015, M.P. Myriam Ávila Roldán.

29 Sobre la noción y la operación de la ponderación: Alexy (2009), pp. 3-14; Granada y Merino (2017), pp. 44-45.

caso, que no les, pues prohibir el estacionamiento en vías secundarias y bahías de parqueo no sirve al propósito de realizar otro derecho fundamental.

En segundo lugar, las prohibiciones *deben buscar salvaguardar los derechos legítimos de terceros*, aunque no sean fundamentales, pues siempre constituyen el lindero que acota el ejercicio de los propios derechos³⁰. En lo que atañe a este punto, se ha agregado que deben considerarse los derechos de cada quien, coligados a las justas exigencias del bien común³¹. Sobre esta cuestión, al abordar el tema de las prohibiciones de estacionar es corriente que se aluda al derecho al espacio público, cuya protección representa también una finalidad constitucional especial. Este derecho está consignado en el artículo 82 de la Constitución Política³². No obstante, el acto de aparcar un vehículo en una vía pública no comporta una lesión, en este caso, al derecho legítimo de usar y disfrutar del espacio público. Lo anterior, al menos, no de modo necesario. En ese sentido, cabe indicar que el derecho al espacio público se refiere a aquellos bienes o instalaciones que están destinados a la utilización y goce por parte de la comunidad, sin privar de ese disfrute a miembros de la colectividad³³. Significa lo anterior que los ciudadanos pueden usar las vías públicas para circular o estacionarse, siempre que lo hagan sin excluir a otros. De hecho, en gran parte de las vías, por no decir que en la mayoría de ellas, en la medida en que las autoridades de tránsito no han prohibido estacionar, recurriendo a la facultad consignada en el evento undécimo del artículo 76, está permitido aparcar. Esto quiere decir que, por su definición o naturaleza, estacionar en una vía pública no supone una invasión o despojo del espacio público.

En tercera instancia, *habrá de revisarse la razonabilidad de las restricciones*, desde el punto de vista de un ejercicio cabal del derecho. La razonabilidad puede ser verificada con el sentido común y la lógica, al igual que revisando la naturaleza de las cosas. La prudencia, la equidad y la justicia de un juicio son, por igual, baremos para determinar lo razonable en el escenario de la interpretación constitucional³⁴. También puede dilucidarse examinando la congruencia entre los fines perseguidos por el derecho y los medios empleados. Empero, la idea de que el contenido esencial o núcleo de un derecho fundamental no puede ser afectado, siendo este la restricción o barrera a sus posibilidades de limitación, tal como ha sido

30 El derecho internacional de los derechos humanos, con relación a la limitación a la libertad de circulación sigue la misma línea planteada respecto de derechos de terceros, cuando sostiene que el derecho de circulación solo puede ser limitado por ley “en una sociedad democrática, para prevenir infracciones penales o para proteger la seguridad nacional, la seguridad o el orden públicos, la moral o la salud públicas o los derechos o libertades de los demás”, Corte IDH, *Caso Comunidad Moiwana vs Suriname*. Excepciones Preliminares, Fondo, Reparaciones y Costas, de 15 de junio de 2005.

31 Tórtora (2010), p. 173.

32 Corte Constitucional (2021), p. 18.

33 Naranjo (2000), p. 531.

34 Younes (2016), p. 96.

sostenido por la doctrina alemana³⁵, ratificada en la colombiana³⁶, no es solo la garantía de la validez del derecho fundamental, es un parámetro adicional para verificar la razonabilidad de sus limitaciones. En otras palabras, no puede ser una restricción razonable de un derecho fundamental aquella que termina anulándolo. Donde, puede afirmarse sin ninguna vacilación, que el estacionar en las condiciones que han sido planteadas en este artículo, no comporta lesión a ningún otro derecho fundamental, ni perjudica derechos de terceros, sino que además tampoco es un acto irrazonable, desde los distintos indicadores que han sido contemplados.

En cuarto término, *deben observarse las finalidades específicas de la ley* contentiva de las limitantes, siempre que las mismas concuerden con los tres criterios anteriores: garantía de otros derechos fundamentales, salvaguarda de derechos de terceros y razonabilidad. Aquí, ciertamente, los fines establecidos en la ley: de la seguridad (subjética y objetiva) y de la comodidad (bienestar y movilidad) no son contrarios a otros derechos fundamentales. La seguridad es en sí misma un derecho, que tiene respaldo constitucional; mientras que la comodidad, tiene vínculo directo con el derecho fundamental a la locomoción, que no podría realizarse si la movilidad es impedida, y con la naturaleza del Estado social de derecho, que busca asegurar el bienestar de la población, es decir, el goce de sus derechos fundamentales. Los fines de la ley, además, no afectan derechos de terceros, al contrario, contribuyen a su amparo. Ahora bien, la verificación ya se había hecho: ninguno de los dos objetivos mencionados, que serían los presupuestos razonables por los que puede limitarse el derecho de locomoción, son afectados en la hipótesis que se estudia.

En definitiva, si bien se ha señalado que la libertad de circulación puede limitarse, por ejemplo, en razón a las normas legales sobre tránsito³⁷, la aplicación o desarrollo de las facultades o competencias otorgadas por la ley para establecer prohibiciones de tránsito y estacionamiento deben ser acordes y del todo coherentes con los fines establecidos en dichas normas legales sobre circulación o tránsito. Ahora, la hipótesis de estacionamiento analizada de modo crítico en este artículo, en vías secundarias y bahías de parqueo, no es contraria a los fines de la ley de tránsito, como tampoco afecta otros derechos fundamentales ni lesiona derechos de terceros, luego desde este punto de vista las prohibiciones analizadas no son limitaciones legítimas a los derechos de circulación y estacionamiento.

35 Alexy (1993), pp. 286 y ss.

36 Quinche (2020), p. 131.

37 Naranjo (2000), p. 509.

3.3. ARGUMENTO DE LA EXIGENCIA DE ANTIJURIDICIDAD

Sin lesión a los intereses o bienes protegidos (seguridad y comodidad), la conducta de aparcar, en las condiciones que se han descrito, constituiría una infracción carente de antijuridicidad material. La exigencia de la antijuridicidad material, desarrollada en el ámbito del derecho penal, como una garantía de un derecho penal democrático que rechaza sancionar comportamientos que solo antagonizan con la antijuridicidad formal, por su naturaleza puramente autoritaria, puede y debe ser extendida a todos los campos del derecho sancionatorio, incluido el contravencional regulado por el derecho de policía³⁸. La necesidad de antijuridicidad material es un principio general del derecho. Sin su concurrencia no se configura un injusto jurídico. Ella, además, no puede ser presumida, debe ser efectiva y significativa³⁹. No basta, entonces, la expresa contrariedad de la norma para que se configure el injusto jurídico, pues lo antinormativo puede ser escindido de lo antijurídico⁴⁰. Así mismo, el bien jurídico tutelado es el puente entre el derecho, penal o de cualquier orden, y la política, penal o en general jurídica, sin cuya concurrencia en unión no podría entenderse ni uno ni otra⁴¹.

En realidad, el carácter insustancial, fútil o trivial del tipo de conductas estudiadas es tan evidente que considerarlas contravenciones en las urbes de países europeos como España, Francia o Italia oscilaría entre el ridículo y el escándalo, aun cuando en ellos, desde luego, existe también vocación de amparar objetivos similares con las normas de tránsito. Sencillamente, las vías secundarias, es decir, que no corresponden a arterias, de las áreas residenciales, son puntos de estacionamiento imprescindibles. Sin contar zonas con edificaciones con varios siglos de existencia que no tienen garajes, entre los años cincuenta y setenta se construyeron barrios con viviendas horizontales, sin estacionamientos, para ser ocupadas por una clase obrera en ascenso que no tenía vehículos. Luego, décadas después, los automotores se hicieron asequibles para todos, por lo que se volvió forzoso aparcar en las calles.

La índole inocua del comportamiento de quien estaciona en una vía secundaria lleva a subrayar la ausencia de injusticia en su proceder. Lo que es de naturaleza pueril o baladí jamás podría ser injusto, precisamente, porque carece de toda sustancia. Tal injusticia po-

38 Esta exigencia se extiende a todo el derecho según Bustos (2004), p. 4, que explica: la ilicitud demanda, en primer término, “que haya un bien jurídico protegido, esto es, una necesidad elemental para una relación social valorada jurídicamente. En segundo lugar, que haya realmente una afección a ese bien jurídico protegido, es decir, un resultado jurídico, es decir, se trata de la exigencia de objetividad y no de subjetividad de la imputación, de otro modo no se estaría ante un derecho penal de hecho, sino de autor. Ello es una garantía básica del derecho en su conjunto”. Con todo, la opinión anterior no es respaldada en Colombia por la Corte Constitucional, Sentencia C-349, mayo 25 de 2017, M.P. Carlos Bernal Pulido.

39 Sampedro (2002), p. 316.

40 Molina (1995), p. 280.

41 Aunque autónomos, se plantea que el bien jurídico es el puente entre el derecho penal y la política criminal. Bustos (1986), p. 146.

dría obedecer a razones sociales, económicas, culturales o morales. No obstante, el acto de aparcar bajo las circunstancias que han sido repetidas varias veces no incide en la interacción entre las personas, es decir, no tiene consecuencias sociales; tampoco acaece alguna repercusión en el orden económico que pueda ser imputada al infractor, dada la ausencia de daño; no son comprometidos los valores de la sociedad, tampoco de grupos minoritarios. No comparece una acción que contraríe los consensos sociales y que sea dañina, por lo que no hay lugar a pensar en un reproche moral. Las sociedades democráticas y pluralistas demandan de consensos sobre la justicia, basados razonablemente en el sentido común y en principios compartidos⁴². Cosas que no riñen con el estacionar en una vía secundaria o una “bahía” sin perturbar la movilidad, lo que sería materia de acuerdo general y, sobre todo, compatible con todo sentido común.

3.4. ARGUMENTO DE LA TEORÍA DE LA NORMA JURÍDICA

La norma que corresponde al undécimo evento contemplado en el artículo 76 del Código Nacional de Tránsito puede ser apreciada con la teoría de la norma jurídica de Bobbio⁴³. Conforme a ella la norma tiene tres dimensiones de las cuales no se discutirá la primera, relativa a la dogmática jurídica, que propone realizar un examen de su validez, por cuanto el artículo 76 y su causal undécima, más allá de toda duda, se encuentra vigente. Con todo, la validez de la norma no se sostendría frente al mandato constitucional, pues cotejada la norma criticada con el precepto constitucional, la limitación que traduce su aplicación al derecho fundamental a la libre circulación es inadmisibile.

Tampoco tiene cabida en la dimensión que concierne a la justedad de la norma, en el escenario de la filosofía del derecho, pues sancionar de manera bastante gravosa una conducta que es insustancial, que no es injusta, que no lesiona antijuridicidad material alguna, que carece de toda incidencia sobre los fines del Código de Tránsito, esto es, respecto de la seguridad y la comodidad de la población, sería del todo carente de justedad, por tanto, sería ilegítima. La legitimidad no descansa en la legalidad, sino en valores⁴⁴, que aquí se ha acreditado no concurren. La que es claramente injusta es la prohibición debatida de estacionar en vías secundarias y bahías, en razón a la desigualdad manifiesta que supone, puesto que al lado de esas calles censuradas hay muchas más, con exactamente las mismas características urbanísticas, donde no está prohibido parquear, y “nadie de buena voluntad aceptará una orden que lo trata de manera desigual”⁴⁵. La igualdad es una garantía consti-

42 Rawls (1990), p. 58,

43 Bobbio (1994), p. 24.

44 Díaz (1984), p. 27.

45 Villar (2000), p. 125.

tucional esencial en el Estado social de derecho que debe ser respetada en forma estricta. En esas condiciones, esa clase de acciones de las autoridades de policía y de movilidad, de consumo con empresarios privados, son abiertamente arbitrarias.

En cuanto a la tercera dimensión, de competencia de la sociología jurídica, procede realizar un juicio sobre la eficacia de la norma. Pero esa eficacia se predica no de la realización de operativos policiales para inmovilizar y multar vehículos, resultados que sí son alcanzados, sino del cumplimiento de los fines de las normas. En este punto debe señalarse que la norma debatida es del todo ineficaz, puesto que la prohibición de estacionar, en el caso singular analizado, ninguna relación tiene con la seguridad y la comodidad de la población.

3.5. ARGUMENTO DEL ANÁLISIS FUNCIONAL

Desde la perspectiva del análisis funcional⁴⁶, se examina si los fines u objetivos de la norma, que pertenecen al mundo del deber ser, son logrados o realizados. No obstante, tal posibilidad debatida al comienzo de este apartado, y recién vuelta a revisar ahora, arroja un balance negativo. Con todo, la norma que consagra la prohibición de estacionar en los lugares determinados por las autoridades sí genera unas consecuencias sociales, es decir, cumple con determinadas funciones sociales. Dichas consecuencias sociales, que pertenecen al mundo del ser, son constatadas de modo empírico mediante la observación y con datos obtenidos de las autoridades de movilidad de Bogotá. Las funciones sociales son consecuencias sociales de las cuales, con algún grado de generalización, puede hacerse una abstracción teórica⁴⁷. Al no coincidir las funciones sociales con los fines postulados, ellas no son manifiestas, sino latentes. La verificación de funciones latentes, disonantes con los fines perseguidos, representa una situación ilegítima.

De la observación de los operativos policiales en los que son impuestas sanciones pecuniarias (multas), con intervención de grúas, y traslado de los vehículos incautados a parqueaderos oficialmente autorizados se advierten varios hechos. En primer término, muchos de los operativos policiales son conducidos en “bahías de parqueo”, esto es, en sitios aledaños a edificaciones donde el diseño urbanístico contempló de manera expresa o casual la disposición de múltiples espacios de parqueo o “cajones” (en el *argot* de tránsito), pese a lo cual fueron señalizados con indicaciones que prohíben aparcar. Aquí es absolutamente imposible que el estacionamiento de vehículos cause alguna perturbación a la circulación pues, al contrario, son lugares que de manera natural se prestan para cumplir ese cometido.

46 Merton (1992), pp. 97 y ss., establece los conceptos fundamentales del análisis funcional. Su desarrollo en Ferrari (1989), pp. 33 y ss.

47 Silva (2013), p. 117.

En segundo lugar, los operativos no son ejecutados en sitios donde sí se presentan graves afectaciones a la movilidad como, por ejemplo, sobre vías arterias, puesto que aun cuando ellas son frecuentes, los operativos no se ocupan de contravenciones aisladas. Los ejecutados son auténticos *raids* en los que intervienen de manera simultánea varias grúas, con una sola escolta policial y, por lo tanto, deben sorprender a varios vehículos a la vez en el mismo foco.

En tercer término, se suele obrar con deslealtad, como cuando se realizan los operativos en derredor de un centro de votación en unas elecciones presidenciales, aprovechando que el evento electoral genera un flujo anormal de vehículos, que no hay parqueaderos autorizados en la zona, pese a lo cual las autoridades electorales montaron allí el puesto de votación, y que existe la expectativa de que se facilitará a los ciudadanos votar.

En cuarta instancia, como las normas de tránsito solo admiten que un vehículo sea enganchado y retirado si el conductor no se presenta, de lo contrario solo podrá ser impuesto el comparendo para pagar la multa, las unidades buscan lugares donde haya muchos automotores que potencialmente puedan ser incautados, lo que ocurre en vías secundarias en donde la movilidad no es afectada.

En Colombia, recurriendo a datos de 2019, ya que el 2020 fue bastante atípico en razón de la cuarentena prolongada que fue ordenada por la pandemia, se presentaron 3'347.542 comparendos por infracciones de tránsito, entre el primero de enero y el 16 de diciembre de 2019, un promedio de 398 cada hora, mientras que en 2018, en el mismo periodo, fueron registrados 4'194.459 comparendos por contravenciones de tránsito; la primera causa nacional de infracciones, también en Bogotá, obedeció, precisamente, a estacionar en sitio prohibido, un total de 525.004 de las infracciones referidas del 2019, el 15.6% del total, mientras que en ese año en Bogotá fueron reportados 628.607 comparendos, y se trató del 19% del total de infracciones⁴⁸. En 2019 la infracción de estacionar en un sitio prohibido tenía un valor de \$414.058 pesos, una infracción tipo C, equivalente a conducir con exceso de velocidad, es decir, una de las más graves⁴⁹. La tasa representativa de cambio promedio de 2019 fue de un dólar por \$3.281,09 pesos⁵⁰. De acuerdo con los datos anteriores, a nivel nacional, se habrían captado en 2019 rentas por \$217'382'106.232 miles de millones pesos, que correspondieron a US\$66'253.015 millones de dólares de 2019. Esta cifra no comprende las tarifas de grúa y de parqueadero que pagaron los infractores multados. En 2021 esa infracción tiene un costo de \$447.555 pesos. Para este último año citado, en

48 Reinoso (2019).

49 Restrepo (2019).

50 Dolar/Web [Disponible en: <https://dolar.wilkinsonpc.com.co/dolar-historico/dolar-historico-2019.html>]. [Fecha de consulta: 21 de octubre de 2021].

Bogotá, fueron impuestas 34.629 multas de tránsito, de las cuales 6.323 correspondían a estacionar en lugar prohibido⁵¹.

La información y análisis anteriores permiten distinguir entre el deber ser (fin) y el ser (función) en el examen de las sanciones⁵². De acuerdo con lo expuesto, la aplicación del evento undécimo del artículo 76 del Código de Tránsito en operativos policiales, bajo las circunstancias explicadas, cumple las siguientes funciones sociales latentes: 1. Generar oportunidades de negocio para empresarios privados; 2. Explotar económicamente para beneficio de las arcas oficiales a la población; 3. Financiar de modo indirecto campañas políticas, al contribuir al recaudo de dineros que engrosan el patrimonio público y sirven para pagar una gestión de gobierno, que servirá de promoción de ambiciones electorales. Es muy significativo que los fines de las normas sean ineficaces y, a la vez, las normas cumplan funciones sociales latentes que no concuerdan con los fines. En el campo de las políticas jurídicas esta incongruencia debería bastar para realizar reformas.

3.6. ARGUMENTO DEL ABUSO DE AUTORIDAD

Se había mencionado que las actuaciones de las autoridades son arbitrarias, lo que ocurre debido a la ausencia de razones y fundamentos que justifiquen sus actuaciones de control, es decir, a la falta de legitimidad. Sin duda, conforme a lo explicado son acciones despóticas e inicuas. No tienen nada que ver con hacer el bien a favor de la comunidad. Tal como se ha acreditado son rutas para expoliar a la población. Riñen en forma directa con la moralidad de la administración. Esto significa que carecen de transparencia y de imparcialidad⁵³, pues están orientadas por propósitos opacos de captar dineros para provecho de empresarios privados y a fin de financiar ambiciones políticas. Si bien no existe un enriquecimiento a favor del peculio personal de los funcionarios de las administraciones municipales o distritales, pues los dineros de las multas ingresan al patrimonio público, sí concurren intereses políticos personalistas o egoístas. Los funcionarios tienen grandes ambiciones políticas y esperan abrirse camino al éxito desde la administración, para lo cual requieren de recursos financieros.

Ahora bien, al lesionar el principio de moralidad de la administración, puede utilizarse el mecanismo de la acción popular contra los actos administrativos en los que se basa. Para

51 CM& (2021). [Disponible en: <https://m.youtube.com/watch?v=qr12mTM8cA>]. [Fecha de consulta: 25 de diciembre de 2021].

52 Ferrajoli (1995), pp. 26-27.

53 La transparencia y la imparcialidad son elementos que informan el principio de moralidad, Corte Constitucional, Sentencia C-826, noviembre 13 de 2013, M.P. Luis Enrique Vargas Silva.

el efecto, los actos administrativos deben ser arbitrarios o alejados de la correcta administración pública, lo que fue demostrado; también, debe haberse desconocido el ordenamiento jurídico, lo que se verifica cuando son ignorados los fines consignados en el Código de Tránsito⁵⁴.

En la misma dirección ha habido casos donde el cinismo y el afán de expoliación no han tenido límites. Estos casos, aunque extremos, marcan el tono de lo que se hace y se pretende. Por ejemplo, en un municipio de la Costa Atlántica, en la ruta turística del Caribe colombiano, en una carretera donde estaban autorizados los límites máximos de velocidad, un alcalde colocó una señal en un tramo recto que limitaba de manera drástica los topes, obligando a reducir la velocidad en forma abrupta y sin ninguna razón lógica, con lo que los turistas caían en la trampa y eran repetidamente multados. Entonces el ciudadano no es un sujeto de protección, es un enemigo a ser emboscado⁵⁵.

De modo opuesto, el propósito de las administraciones debería enfocarse en asegurar el derecho constitucional de circulación y, en especial, garantizar el derecho fundamental de estacionarse derivado del anterior, pues proveer de bienestar a los ciudadanos debe primar sobre la meta de captar rentas con multas. Esto significa considerar áreas disponibles, propósito de las locomociones, decisiones previsibles de los conductores, rutas de circulación, volúmenes vehiculares, modalidades de transporte y políticas de movilidad⁵⁶.

Con todos los elementos que han sido citados que delinear un cuadro de abuso en contra de la población, cuando quiera que se prohíbe estacionar en vías secundarias en donde el parqueo no afecta la movilidad, no con el fin de realizar los objetivos contemplados en las normas de tránsito, sino para beneficio de empresarios privados y el recaudo injustificado, sin causa legítima, de fondos provenientes de multas, además transgrediendo el derecho fundamental a la libre circulación, se configura un crimen de abuso de autoridad.

Este delito está contemplado en el artículo 416 del Código Penal de Colombia, Ley N.º 599 de 2000, al prescribir: “El servidor público que fuera de los casos especialmente previstos como conductas punibles, con ocasión de sus funciones o excediéndose en el ejercicio de ellas, cometa acto arbitrario e injusto, incurrirá en multa y pérdida del empleo o cargo público”⁵⁷. El bien jurídico protegido se refiere al adecuado funcionamiento de la administración pública, a efectos de limitar y controlar el ejercicio del poder por parte de

54 De los requisitos hipotéticos: Consejo de Estado, Sentencia 00475, 9 de agosto de 2019, M.P. Hernando Sánchez.

55 Concorre un símil con la concepción del derecho penal de enemigo, cuestionada en González (2019), pp. 1070-1103.

56 Escobar *et al.* (2017), p. 1.

57 Ley N.º 599 de 2000.

los funcionarios, para evitar su abuso⁵⁸. Los derechos fundamentales y humanos, como la libre circulación, deben ser límite inexpugnables al abuso de poder⁵⁹. Los funcionarios aprovechan la posición de poder en la que se encuentran, que prácticamente les permiten de manera omnímoda definir donde estará prohibido estacionar, para concluir, tal como fue acreditado, obrando en forma arbitraria e injusta. El rol del derecho es constituirse en la ley de los más débiles, a quienes les asista la razón, contra los poderes “salvajes”⁶⁰. Restablecer el derecho fundamental a la libre circulación equivale a limitar el poder estatal, en tanto que ese es el papel de los derechos fundamentales⁶¹.

El abuso de autoridad, a fin de favorecer el lucro de empresarios privados que administran empresas de grúas y estacionamientos, aun cuando ello ocurra bajo un ropaje de aparente legalidad, a lo que se suma el afán de hacer recaudos por concepto de multas a efectos de obtener recursos económicos para financiar las actividades de gobierno y hacer carrera en la política, es una forma de corrupción⁶². La noción de corrupción encuentra escasos consensos, pero ayuda a comprenderla su descripción como una reunión de varios elementos: mal gobierno, dolo en el ejercicio de los poderes públicos, discrecionalidad en el uso de las competencias públicas, ausencia de concordancias con el interés general, beneficios propios o en provecho de terceros, trato desigual a la población⁶³. Los elementos anteriores, precisamente, encajan en su totalidad en la tipología de casos estudiada.

El Estado colombiano y los grupos que lo administran son en extremo vulnerables a la corrupción. En ese sentido, las percepciones sobre corrupción de agentes del Estado son muy preocupantes⁶⁴. Las prácticas analizadas coinciden y reafirman dichas vulnerabilidades y percepciones. En oposición a la criminalización y persecución de este tipo de corrupción, comparece tanto el alto estatus de quienes con abuso de poder definen las medidas que van a promover la inmovilización de vehículos, con la realización de estas prácticas desde hace años lo que las hace ver incompatibles con la criminalización y la aparente normalización de estos procedimientos, todo lo cual se ha señalado son factores que favorecen la corrupción impune de los poderosos⁶⁵. El cuadro anterior tiende a neutralizar las intervenciones penales. Esto demandaría una legislación más precisa en materia de prohibiciones de estacionamiento que les reste márgenes a los amplios poderes que tienen los funcionarios de

58 Pariona (2016), pp. 91-100.

59 Martínez (2022), pp. 175-206.

60 Ferrajoli (2000), p. 123.

61 Alexy (2009), p. 3.

62 Silva (2019), pp. 12-49.

63 Gutiérrez (2019), pp. 104-143.

64 Cárdenas (2020), pp. 21-30.

65 Wilenmann (2020), pp. 310-330; Silva (2022).

movilidad para definir las contravenciones en la materia, a más de adelantar la persecución penal.

3.7. ARGUMENTOS DEL BIENESTAR Y LA EFICACIA DEL DERECHO

De manera colateral, como resultado del abuso de poder que ha sido descrito, el derecho fundamental a la libre circulación de la población es lesionado. Parte de ese derecho a la movilidad o circulación radica en la posibilidad de estacionarse en lugares donde el libre tránsito no es afectado, que no representan ningún daño para otras personas. Esto hace parte del bienestar de las personas, que el Estado debe procurar, en vez de afectar como consecuencia de sus actuaciones ejecutadas con abuso de su posición de poder⁶⁶. El bienestar radica en que las instituciones, en este caso el derecho, produzcan consecuencias sociales útiles, que conduzcan a un estado de justicia en tanto mayores y en beneficio de más personas sean esas consecuencias⁶⁷.

Desde la expedición del Código de Tránsito se han tomado, a nivel nacional, toda clase de medidas para brindar mayor seguridad vial. Sin embargo, la acción estatal ha sido un fracaso. En la década que corre entre 2002, año de expedición del Código, y 2011, las estadísticas de muertes en accidentes viales mostraron una continuidad constante, bastante estable, con un promedio de 5.669 muertos al año⁶⁸. La cifra anterior, alarmante, demuestra lo difícil que es crear una cultura de acatamiento de las normas, cuando algunas de ellas, como las analizadas aquí, son injustas e ilegítimas, carecen de racionalidad, y sirven para el desarrollo de prácticas arbitrarias y para el abuso de autoridad. Un conjunto de criterios fundamentales para proveer de éxito a las políticas jurídicas, lo que supone conseguir el apoyo de la población, es no expedir normas en exceso, no estar cambiándolas en forma repetida, no proferir disposiciones condenadas a la ineficacia o que no concuerden con sus fines declarados, ni proferir disposiciones que sean estúpidas, carentes de justicia, arbitrarias o que sean aplicadas de manera desigual o mañosa.

La Policía Nacional de Colombia, cuya imagen quedó notoriamente deteriorada, como una institución en la que sus integrantes obran de modo muy frecuente con abuso de autoridad, todo esto a raíz de los movimientos de protestas de 2020 y 2021 y las consiguientes respuestas policiales, aparece aún más comprometida al estar implicada en los operativos

66 González (2016).

67 Sen (1998), pp. 61 y ss.

68 Ríos (2019), pp. 7-20. En el campo internacional, los resultados de las políticas de control de la inseguridad vial han sido también negativos, en medio de la impunidad, del populismo penal y de la no adopción de medidas con vocación de eficacia, Velandia-Montes (2015), pp. 10 y ss.

en los que se remolcan automotores de modo arbitrario⁶⁹. Colombia es un país con una situación precaria en materia de derechos humanos, terreno donde los agentes de las Fuerzas Armadas y de seguridad del Estado son los más cuestionados⁷⁰. Concurrir como instrumentos en el ejercicio de acciones arbitrarias, con abuso de poder, no contribuye a mejorar la situación anterior. Así mismo, las percepciones ciudadanas sobre la corrupción de la policía son más altas, en comparación con cualquier otra área, cuando están referidas a tareas de control de tránsito. En definitiva, todas son variables en detrimento de una revalorización del rol de las autoridades policiales, donde el desprestigio de la policía dificulta el ejercicio eficaz y democrático de las políticas jurídicas y de seguridad.

Aunque en varias ocasiones se ha intentado en Bogotá el cobro de tarifas de estacionamiento en vías públicas secundarias, con fracasos estrepitosos, en 2021 inició un piloto, aprobado por Acuerdo 695 de 2017 del Concejo de Bogotá. El cobro por ocupación de “cajones”, como se llaman los espacios sobre las vías donde cabría un automóvil, comprende tarifas por hora que oscilan entre 0.016 dólares y 0.059 dólares por cada cajón, a precios del dólar de octubre 18 de 2021. La confusa justificación de la Secretaría de Movilidad, al final, solo deja en claro el objetivo de ampliar el recaudo de dineros que, en este caso, se destinarían al fondo que subsidia las tarifas de transporte público, que se pagan a empresarios privados que lo administran. La idea principal es la misma, sea mediante multas por infringir la prohibición de parqueo en una vía, o la de cobro de tarifas por estacionar en la vía, en ambos casos es una economía de expoliación o depredación de la población, mediante la explotación económica del espacio público. Pero el espacio público es de la comunidad, no del Estado, que no tiene derecho a explotarlo en detrimento del uso comunitario.

La autorización para estacionar en esas vías, siempre que medie el pago de una tarifa, es la patente demostración que aparcar allí no imbrica ninguna afectación a la movilidad, ni perturba la seguridad y la comodidad de la población, como lo exige la Ley de Tránsito. El que pueda evadirse el cumplimiento del programa de restricción de la movilidad en determinadas franjas horarias, conocida como “pico y placa”, mediante el pago de una excepción, es una demostración fehaciente que la movilidad no importa, lo relevante es la extracción de recursos. Es una cuestión de sustracción de recursos, en la explotación de los bienes públicos, lo cuestionable es que el Código de Tránsito no contempla ese objetivo⁷¹. Empero,

69 En la historia la Policía Nacional ha aparecido en forma frecuente envuelta en situaciones que contrarían los derechos humanos, Becerra (2010), pp. 143-162.

70 Acerca de la situación de derechos humanos en Colombia: González (2020), pp. 305-345; Velandia (2020), pp. 346-371; Cubides-Cárdenas *et al.* (2018), pp. 11-24; Camacho (2019), pp. 85-94; Naranjo (2021), pp. 91-119; Botero (2020), pp. 32-60; Sánchez y Sánchez (2020), pp. 105-135; Silva y Gamarra (2019), pp. 7-10; Moncayo (2019), pp. 23-38; Parra y Báez (2019), pp. 205-228; Valero (2016), pp. 85-94; Palou (2018), pp. 113-127; González *et al.* (2022), pp. 143-161.

71 Puentes (2021) informa además que el 14.28% de los 51.868 comparendos de tránsito impuestos en una fracción de 2021 eran por estacionar en lugar prohibido; el Decreto 379 de 2021 de la Alcaldía de Bogotá regula el cobro de parqueo

solo el derecho justo puede ser eficaz.

4. Conclusiones

En el escenario constitucional, de conformidad con el preámbulo de la Carta Fundamental, el objetivo capital de la Constitución Política de Colombia es asegurar el bienestar de la población, representado en los derechos que allí se enuncian, a cuyo servicio debe concurrir el Estado. Donde los objetivos constitucionales configuran el principio de prevalencia de la finalidad de la Constitución, lo que traduce que el contenido finalista de la Constitución debe prevalecer en su interpretación⁷². Por tanto, garantizar la seguridad, que en sus dos variables (subjettiva, objetiva) supone realizar la libertad, y promover la comodidad, entendida como movilidad y conveniencia, son expresiones del estado de bienestar que se persigue, sin que este se vea afectado por estacionar en vías secundarias y bahías de parqueo. Al contrario, estos hechos, que son manifestaciones de los derechos a circular y estacionarse, materializan ese fin del bienestar. Por ende, puede concluirse que la persecución de las acciones analizadas no es compatible con la Constitución, ni con sus fines, ni con los derechos fundamentales que incorpora.

Tal como se explicó, la prerrogativa de estacionarse representa un auténtico derecho fundamental derivado de la garantía constitucional de la libre circulación. Por ello, la prohibición examinada, contentiva de una limitación ilegítima a la libertad de circular y estacionarse, es contraria a tales derechos. Así mismo, dado que es un acto arbitrario vedar el estacionamientos en unas calles secundarias y en otras con las mismas condiciones urbanísticas abstenerse de hacerlo, también se vulnera el derecho constitucional a la igualdad. La Constitución debe, entonces, restablecerse obligando a las autoridades de tránsito a retirar las prohibiciones de estacionar analizadas.

La administración distrital, en el caso de Bogotá, utiliza la legislación del Código de Tránsito sobre la prohibición de estacionar en vías secundarias, en lugares que no acarrear perturbaciones a la movilidad para explotar económicamente el espacio público, con un modelo en el que las rentas derivadas de esa explotación son distribuidas entre empresarios privados de grúas y estacionamientos, al igual que entre la propia administración distrital.

Esas medidas no son compatibles con los fines de la normatividad de tránsito, que busca proteger la seguridad y la comodidad de la población. En esas condiciones, las transgre-

en las vías, Secretaría General Alcaldía de Bogotá (2021).

72 Sobre el principio: Pérez (2004), p. 88.

siones que son sancionadas en los operativos policiales no lesionan los bienes o intereses jurídicos amparados por la normatividad de tránsito, es decir, no representan una vulneración a la antijuridicidad material. No se configura un injusto jurídico como resultado de la acción divergente de los conductores de los vehículos infractores. En términos sociales, económicos, culturales y morales el accionar de los conductores divergentes no es injusto. En cambio, las prácticas policiales desarrolladas en la ejecución de los operativos cuestionados carecen de justedad, por lo que son abiertamente ilegítimas.

De manera adicional, teniendo como referentes a los objetivos declarados de las normas de tránsito, las actuaciones de las autoridades de movilidad y policiales en aplicación de esas normas se caracterizan por la ausencia de eficacia. Sin embargo, esas aplicaciones acarrear consecuencias sociales, de las que se derivan las funciones sociales latentes de generar oportunidades de negocio para empresarios privados, y financiar las ambiciones políticas de funcionarios de la administración mediante la captación de recursos que serán usados para gobernar. En la situación descrita acaece un quiebre del principio de moralidad de la administración. En ese contexto las actuaciones de las autoridades de movilidad son arbitrarias. El comportamiento arbitrario ejecutado conduce a la configuración del delito de abuso de autoridad, penado en el Código Penal colombiano. Esto es expresión de la corrupción, como una manifestación de la criminalidad de los poderosos que pocas veces recibe sanción.

La legislación de tránsito, respecto de normas abiertas como la contemplada en el caso undécimo del artículo 76 del Código de Tránsito, debe ser reformada para evitar abusos, incorporando mayores precisiones que restrinjan significativamente los poderes para prohibir el estacionamiento en vías públicas secundarias y “bahías de parqueo”. Las autoridades judiciales deben ser receptivas a la interposición de acciones populares que eviten los desmanes de las autoridades distritales y municipales. En materia penal, el derecho debe ser utilizado para proteger a los grupos sociales más vulnerables, priorizar la persecución de quienes abusan de su posición de poder y que, en particular, desarrollan para provecho de terceros y del afán de captación de rentas por la explotación de bienes públicos, modalidades de corrupción.

Bibliografía citada

Alexy, Robert (1993): *Teoría de los derechos fundamentales* (Madrid, Centro de Estudios Constitucionales).

Alexy, Robert (2009): “Derechos fundamentales, ponderación y racionalidad”, en *Revista*

Iberoamericana de Derecho Procesal Constitucional (N.º 11), pp. 3-14.

Alvarado Marambio, José Tomás (2015): “Derechos fundamentales, interpretación proporcionalista y consecuencialismo. La relevancia jurídica de las teorías morales fundamentales”, en *Estudios Constitucionales* (Vol. 13, N.º 2), pp. 391-418.

Ballén Duque, Fridole (2007): “Derecho a la movilidad. La experiencia de Bogotá D. C.”, en *Prolegómenos. Derechos y Valores* (Vol. 10, N.º 20), pp. 169-181.

Becerra, Dayana (2010): “Historia de la policía y del ejercicio del control social en Colombia”, en *Prolegómenos. Derecho y Valores* (Vol. 13, N.º 26), pp. 143-162.

Bobbio, Norberto (1994): *Teoría general del derecho*, 2º edición (Bogotá, Temis).

Bogdandy, Armin von (2021-2022): “Innovaciones latinoamericanas: el constitucionalismo regional transformador como marco para Chile”, en *Estudios Constitucionales* (número especial), pp. 11-19.

Botero Gómez, Santiago (2020): “Neoliberalismo, globalización y empresas transnacionales: una revisión de sus implicaciones en materia de derechos humanos”, en *Revista Latinoamericana de Sociología Jurídica* (Vol. 2, N.º 1), pp. 32-60.

Bustos Ramírez, Juan (1986): *Introducción al derecho penal* (Bogotá, Temis).

Bustos Ramírez, Juan (2004): “Antijuricidad y causales de justificación”, en *Estudios* (Medellín, Eafit). [Disponible en: [Dialnet-AntijuricidadYCausasDeJustificacion-6263236.pdf](#)] [Fecha de consulta: 10 de octubre de 2021].

Camacho Bustamante, Aracelis Isabel (2019): “Las leyes de justicia y paz, de reparación y restitución de tierras y sus efectos en la sociedad colombiana”, en *Nuevos Paradigmas de las Ciencias Sociales Latinoamericanas* (Vol. 10, N.º 20), pp. 85-94.

Cárdenas Uribe, Julio César (2020): “El aumento de la percepción de la corrupción en la contratación con el Estado y las modificaciones al Estatuto General de la Contratación de la administración pública”, en *Nuevos Paradigmas de las Ciencias Sociales Latinoamericanas* (Vol. 11, N.º 22), pp. 21-30.

Carrara, Francesco (1983): *Programa de derecho criminal, parte general* (Bogotá, Editorial

Temis), volumen I.

Carrington, Kerry; Hogg, Russell y Sozzo, Máximo (2016): “Southern Criminology”, en *British Journal of Criminology* (N.º 56), pp. 1-20.

Carvajal Martínez, Jorge Enrique (2010): “Seguridad ciudadana y política”, en *Novum Jus. Revista Especializada en Sociología Jurídica y Política* (Vol. 4, N.º 1), pp. 9-32.

Carvajal Martínez, Jorge Enrique (2016): *La sociología jurídica en Colombia: los antecedentes en las facultades de derecho, organizaciones no gubernamentales y el Estado* (Bogotá, Universidad Libre).

CM& (2021): “Escandalosa cifra de vehículos mal estacionados en Bogotá”, 24 de diciembre de 2021. [Disponible en: <https://m.youtube.com/watch?v=qr12mTM8cA>]. [Fecha de consulta: 25 de diciembre 2021].

Coll, Alex Rodrigo (2021): “El derecho de interés público y la intersubjetividad de las relaciones socio-jurídicas. Profanando el determinismo normativo-formalista”, en *Revista Ius et Praxis* (Año 27, N.º 2), pp. 41-54.

Corte Constitucional (2021): *Constitución Política de Colombia* (Bogotá, LEGIS).

Cubides-Cárdenas, Jaime; Sierra-Zamora, Paola Alexandra y Mejía Azuero, Jean-Carlo (2018): “Reflexiones en torno a la justicia transicional en Colombia: Fuerzas Armadas, víctimas y posacuerdo”, en *Utopía y Praxis Latinoamericana* (Vol. 23, N.º 2), pp. 11-24.

Dávila L., Luis Felipe (2014): “Conceptos y enfoques de seguridad”, en *Pensamiento Penal* (Medellín, Eafit). [Disponible en: <http://www.pensamientopenal.com.ar/system/files/2015/01/doctrina40562.pdf>] [Fecha de consulta: 12 de octubre de 2021].

Del Percio, Enrique (2000): “Seguridad sustentable y estructura de dominación”, en *Colección* (Vol. VI, N.º 10), pp. 25-89.

Díaz, Elías (1984): *De la maldad estatal y la soberanía popular* (Madrid, Debate).

Escobar, Diego A.; Moncada, Carlos A. y Urazán, Carlos F. (2017): “Definición de áreas de estacionamiento en una zona urbana. Propuesta metodológica de análisis”, en *Espacios*

(Vol. 38, N.º 6), pp. 1-19.

Ferrajoli, Luigi (1995): “El derecho penal mínimo”, en Juan Bustos Ramírez (director), *Prevención y teoría de la pena* (Santiago de Chile, Editorial Jurídica Cono Sur) pp. 25-48.

Ferrajoli, Luigi (2000): *El garantismo y la filosofía del derecho* (Bogotá, Universidad Externado de Colombia).

Ferrari, Vincenzo (1989): *Funciones del derecho* (Madrid, Debate).

Gómez González, Rosa Fernanda (2020): “Discrecionalidad y potestades sancionadoras de la administración”, en *Revista Ius et Praxis* (Año 26, N.º 2), pp. 193-218.

Gómez Pavajeau, Carlos Arturo (2020): *El Principio de la Antijuridicidad Material*, 8º edición (Bogotá, Universidad Externado de Colombia).

González Monguí, Pablo Elías (2016): *Los derechos fundamentales en la teoría jurídica* (Bogotá, Universidad Libre).

González Monguí, Pablo Elías (2019): “La negación de la calidad de ciudadano o de persona en el derecho penal de enemigo”, en *Opción* (Vol. 35, N.º 25 esp.), pp. 1070-1103.

González Monguí, Pablo Elías (2020): “La selectividad penal negativa de las muertes ilegítimamente presentadas como bajas en combate por la fuerza pública del Estado colombiano”, en *Revista Latinoamericana de Sociología Jurídica* (Vol. 1, N.º 1), pp. 305-345.

González Monguí, Pablo Elías; Silva García, Germán; Vizcaíno Solano, Angélica y Pérez Salazar, Bernardo (2022): “Estigmatización y criminalidad contra defensores de derechos humanos y líderes sociales en Colombia”, en *Revista Científica General José María Córdova* (Vol. 20, N.º 37), pp. 143-161.

Granada de Espinel, Luz Amparo y Merino Martínez, Catalina (2017): *Aproximación a un modelo teórico de ponderación de derechos fundamentales contemplados en la Constitución Política* (Medellín, Universidad Católica Luis Amigó).

Gutiérrez Pérez, Elena (2018): “Corrupción pública: concepto y mediciones. Hacia el Public Compliance como herramienta de prevención de riesgos penales”, en *Política*

Criminal (Vol. 13, N.º 25), pp. 104-143.

Legis (2009): *Constitución Política de Colombia* (Bogotá, Legis).

Llano Franco, Jairo Vladimir (2022): *Debates sociojurídicos del Sur global* (Bogotá, Ibáñez y Universidad Libre).

Llano Franco, Jairo Vladimir y Silva García, Germán (2018): “Globalización del derecho constitucional y constitucionalismo crítico en América Latina”, en *Utopía y Praxis Latinoamericana* (Vol. 23, N.º 1), pp. 59-73.

Martínez Lazcano, Alfonso Jaime (2022): “Derechos Humanos, contrapeso al ejercicio del poder”, en *Estudios Constitucionales* (Vol. 20, N.º 1), pp. 175-206.

Merton, Robert K. (1992): *Teoría y estructura sociales*, 3º edición (México D.F., Fondo de Cultura Económica).

Molina Fernández, Fernando (1995): “El concepto de injusto en la evolución de la teoría jurídica del delito”, en *Revista Chilena de Derecho* (Vol. 22, N.º 2), pp. 265-296.

Moncayo Zamudio, Camilo Alberto (2019): “Derechos humanos: ¿De la universalidad a la particularidad?”, en *Nuevos Paradigmas de las Ciencias Sociales Latinoamericanas* (Vol. 10, N.º 19), pp. 23-38.

Naranjo Álvarez, Jorge (2021): “La violencia sexual a la luz de la ley de justicia y paz: conceptualización y elementos para su estudio”, en *Novum Jus. Revista Especializada de Sociología Jurídica y Política* (Vol. 15, N.º 2), pp. 91-119.

Naranjo Mesa, Vladimiro (2021): *Teoría constitucional e instituciones políticas* (Bogotá, Temis).

Nash Rojas, Claudio y Núñez, Constanza (2015): “Justicia constitucional y derechos fundamentales en Chile (2012-2013)”, en Víctor Bazán (ed.), *Justicia constitucional y derechos fundamentales. La protección de los sociales. Las sentencias estructurales* (Santiago, Universidad de Chile y Fundación Konrad Adenauer) pp. 221-240.

Navas Camargo, Fernanda (2020): “El Sur global y la realidad social de América Latina: hacia la construcción de nuevos paradigmas”, en *Novum Jus. Revista Especializada en*

Sociología Jurídica y Política (Vol. 14, N.º 2), pp. 11-21.

Nogueira Alcalá, Humberto (2015): “El bloque de constitucionalidad de derechos en Chile, el parámetro de control y consideraciones comparativas con Colombia y México: doctrina y jurisprudencia”, en *Estudios Constitucionales* (Vol. 13, N.º 2), pp. 301-350.

ONU (1999): “Libertad de circulación (art. 12): 02/11/99. CCPR/C/21/Rev.1/Add.9, CCPR OBSERVACION GENERAL 27 (General Comments)”. [Disponible en: <https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2001/1400.pdf>]. [Fecha de consulta: 6 de junio de 2024].

Oróstegui Restrepo (2021): “Preocupa crecimiento de parque automotor en Bogotá”, en *Bogotá Cómovamos*. [Disponible en: bogotacomovamos.org]. [Fecha de consulta: 13 de octubre de 2021].

Palou Loverdos, Jordi (2018): “Memoria y justicia transicional en los acuerdos de paz en Colombia”, en *Novum Jus. Revista Especializada en Sociología Jurídica y Política* (Vol. 12, N.º 2), pp. 113-127.

Pariona Arana, Raúl (2016): “El delito de abuso de autoridad. Consideraciones dogmáticas y político-criminales”, en *Thêmis. Revista de Derecho* (N.º 68), pp. 91-100.

Parra Ávila, Elliot y Báez-Alipio, César Augusto (2019): “Una clasificación de las modalidades de vulneración del derecho a la vida en Colombia”, en *Novum Jus. Revista Especializada de Sociología Jurídica y Política* (Vol. 13, N.º 1), pp. 205-228.

Pérez Escobar, Jacobo (2004): *Derecho constitucional colombiano*, 7ª ed. (Bogotá, Temis).

Puentes, Ana (2021): “Cinco cosas que debe saber sobre el cobro por parqueo en vía”, en *El Tiempo* (octubre 17). [Disponible en: eltiempo.com]. [Fecha de consulta: 21 de octubre de 2021].

Quinche Ramírez, Manuel F. (2020): *Derecho constitucional colombiano*, 7ª ed. (Bogotá, Temis).

Rawls, John (1990): *Sobre las libertades* (Barcelona, Paidós).

Reinoso Rodríguez, Guillermo (2019): “Vea cuáles son las faltas de tránsito que más cometen los colombianos”, en *El Tiempo* (diciembre 24). [Disponible en: eltiempo.com].

[Fecha de consulta: 21 de octubre de 2021].

- Restrepo Mantilla, Oscar Julián (2019): “¡Tome nota! Precios de las multas de tránsito en Colombia para 2019”, en *El Carro Colombiano. Revista Virtual* (enero 24).
- Ríos Gaitán, Olga Lucía (2019): “Nuevas políticas públicas en seguridad vial”, en *Nuevos Paradigmas de las Ciencias Sociales Latinoamericanas* (Vol. 10, N.º 20), pp. 7-20.
- Sampedro Arrubla, Camilo (2002): “La antijuridicidad”, en A.A. V.V, *Lecciones de derecho penal. Parte general* (Bogotá, Universidad Externado de Colombia) pp. 313-324.
- Sánchez Lozano, Andrés Felipe y Sánchez-Amaya, Luis Fernando (2020): “Análisis de las medidas de protección a los defensores de derechos humanos en Colombia 2016-2019”, en *Novum Jus. Revista Especializada de Sociología Jurídica y Política* (Vol. 14, N.º 1), pp. 105-135.
- Sarrión Esteve, Joaquín (2013): “La libre circulación de personas como derecho fundamental de los ciudadanos en la Unión Europea”, en *Panorama Social* (N.º 17), pp. 33-40.
- Sen, Amartya K. (1998): *Bienestar, justicia y mercado* (Barcelona, Paidós).
- Silva García, Germán (2013): *Criminología. Teoría sociológica del delito*, 2º edición (Bogotá, ILAE).
- Silva García, Germán (2019): “Corrupción y derechos humanos. El Estado hacendal y la cleptocracia”, en *Opción* (Vol. 35, N.º 25 esp.), pp. 12-49.
- Silva García, Germán (2022): “La construcción social de la realidad. Las ficciones del discurso sobre la impunidad y sus funciones sociales”, en *Via Inveniendi et Iudicandi* (Vol. 17, N.º 1).
- Silva García, Germán y Gamarra, Laura (2019): “La protección de los derechos humanos desde un enfoque constitucional”, en *Novum Jus. Revista Especializada de Sociología Jurídica y Política* (Vol. 13, N.º 2), pp. 7-10.
- Silva García, Germán y Pérez Salazar, Bernardo (2021): “El papel de la investigación en la educación jurídica: un problema de poder y colonialidad”, en *Revista Pedagogía Universitaria y Didáctica del Derecho* (Vol. 8, N.º 2), pp. 61-80.

- Silva García, Germán; González Monguí, Pablo Elías; Vizcaíno Solano, Angélica y Pérez Salazar, Bernardo (2021): “Abrir la caja de Pandora: retos y dilemas de la criminología colombiana”, en *Novum Jus. Revista Especializada en Sociología Jurídica y Política* (Vol. 15, N.º especial).
- Silva García, Germán; Irala, Fabiana y Pérez Salazar, Bernardo (2022): “Das distorções da criminologia do Norte Global a uma nova cosmovisão na criminologia do sul”, en *Dilemas: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social* (Vol. 15, N.º 1), pp. 179-199.
- Silva García, Germán; Llano Franco, Jairo Vladimir; Velasco Cano, Nicole y Vizcaíno Solano, Angélica (2019): “El desarrollo de la sociología jurídica latinoamericana”, en *Opción* (Vol. 35, N.º 25 esp.), pp. 1136-1196.
- Silva García, Germán; Vizcaíno Solano, Angélica y Ruiz-Rico, Gerardo (2018): “El objeto de estudio de la criminología y su papel en las sociedades latinoamericanas”, en *Utopía y Praxis Latinoamericana* (Vol. 23, N.º 1 esp.), pp. 11-31.
- Tórtora Aravena, Hugo (2010): “Las limitaciones a los derechos fundamentales”, en *Estudios Constitucionales* (Vol. 8, N.º 2), pp. 167-200.
- Ulloa, Carlos Mario (2010): “El derecho fundamental de la libre locomoción”, en *Derecho y Realidad* (N.º 16), pp. 31-47.
- Velandia Montes, Rafael (2015): *La punitividad electoral en las políticas penales contemporáneas* (Bogotá, ILAE), tomo II.
- Velandia Montes, Rafael (2020): “Proceso de paz en Colombia y justicia penal internacional”, en *Revista Latinoamericana de Sociología Jurídica* (Vol. 1, N.º 1), pp. 346-371.
- Villar Borda, Luis (2000): “La corrupción oficial de los Estados contemporáneos”, en *Derecho Penal y Criminología* (Vol. 21, N.º 68), pp. 115-128.
- Weber, Max (1992): *Economía y sociedad*, 2º edición (México D.F., Fondo de Cultura Económica).
- Wilenmann, Javier (2020): “El derecho frente a la resistencia a la criminalización bajo el ejemplo de los delitos de corrupción”, en *Política Criminal* (Vol. 15, N.º 29), pp. 310-330.

Younes Moreno, Diego (2016): *Derecho constitucional colombiano*, 14ª ed. (Bogotá, Legis).

Jurisprudencia citada

Consejo de Estado de Colombia: Sentencia 00475, agosto 9 de 2019, M.P. Hernando Sánchez.

Corte Constitucional de Colombia: Sentencia C-349, mayo 25 de 2017, M.P. Carlos Bernal Pulido.

Corte Constitucional de Colombia: Sentencia C-361, julio 7 de 2016, M.P. Luis Ernesto Vargas Silva.

Corte Constitucional de Colombia: Sentencia C-67 de 2003, M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra.

Corte Constitucional de Colombia: Sentencia C-826, noviembre 13 de 2013, M.P. Luis Ernesto Vargas Silva.

Corte Constitucional de Colombia: Sentencia T-518 de 1992, M.P. José Gregorio Hernández.

Corte Constitucional de Colombia: Sentencia T-747, diciembre 2 de 2015, M.P. Myriam Ávila Roldán.

Corte Interamericana de Derechos Humanos: *Caso Comunidad Moiwana vs. Suriname*. Excepciones Preliminares, Fondo, Reparaciones y Costas, de 15 de junio de 2005. Serie C No. 124.

Corte Interamericana de Derechos Humanos: *Caso Valle Jaramillo vs. Colombia*. Fondo, Reparaciones y Costas, de 27 de noviembre de 2008. Serie C No. 192.

Normas jurídicas citadas

Decreto N.º 379 de la Secretaría General Alcaldía de Bogotá, de 12 de octubre de 2021.

Ley N.º 18.290, de Tránsito. Diario Oficial, de 7 de febrero de 1984.

Ley N.º 599, Código Penal de la República de Colombia. Diario oficial 51.818, de octubre de 2021.

Ley N.º 769 de la República de Colombia. Diario Oficial N.º 51.802, de 19 de septiembre de 2021.