Hurto de automotores y estrategias contra el delito: una mirada desde la academia, el victimario y la Policía*

Automobile theft and strategies against crime: a glance from the academy, the offender, and the Police

Roubo de veículos automotores e estratégias contra o crime: um olhada da academia, do vitimário e da Polícia

Fecha de recepción: 2013/03/12 Fecha concepto evaluación: 2013/04/29 Fecha de aprobación: 2013/05/14

Ervyn Norza-Céspedes
Magíster en Criminología y Victimología.
Capitán de la Policía Nacional de Colombia.
Jefe de Investigación Criminológica - Observatorio del Delito,
Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL,
Bogotá, D. C., Colombia.
ervyn.norza@correo.policia.gov.co

Yeizon Andrés Duarte-Velásquez
Patrullero de la Policía Nacional de Colombia.
Investigador Criminológico - Observatorio del Delito,
Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL,
Bogotá, D. C., Colombia.
yeizon.duarte4286@correo.policia.gov.co

Luisa Fernanda Castillo-Romero
Politóloga.
Auxiliar de Investigación Criminológica - Observatorio del Delito,
Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL,
Bogotá, D. C., Colombia.
lfcastilloromero@gmail.com

Giovanny Aurelio Torres-Guzmán
Especialista en Derecho Penal.
Mayor de la Policía Nacional de Colombia.
Jefe Observatorio del Delito - Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL,
Bogotá, D. C., Colombia.
giovanny.torres@correo.policia.gov.co

Para citar este artículo: Norza C., E.; Duarte V., Y.; Castillo R., L. & Torres G., G. (2013). Hurto de automotores y estrategias contra el delito: una mirada desde la academia, el victimario y la Policía. *Revista Criminalidad,* 55 (2): 49-78.

Resumen

Se identifican las variables que deben abordarse en el estudio del hurto o robo de automotores y el diseño de estrategias contra este delito. Para tal propósito, se realizó una búsqueda sistemática en diferentes bases científicas de datos, se aplicó una entrevista semiestructurada a personas condenadas en Colombia por el delito de hurto de automotores y se contrastó con la evidencia empírica obtenida en diferentes análisis y trabajos de campo realizados por el OBSER-DIJIN. Se utilizó como marco teórico para el análisis la teoría de elección racional y la de la oportunidad. Como resultado, se identificaron once variables que intervienen en el fenómeno: a) rentabilidad, b) tecnología, c) facilidad de legalización, d) nivel organizativo de los delincuentes, e) seguridad, f) vigilancia informal, g) nodos de actividad, h) conducta espacial, i) penalidad, j) transnacionalidad y k) instrumentalización; se terminó por exponer una visión criminológica holística e integradora de los elementos vinculados al fenómeno, y la sugerencia de acciones de control surgidas del análisis multivariado del delito. Se concluye con recomendaciones que pueden ser usadas en la política criminal, en países o territorios con afectación de este tipo de criminalidad.

Palabras clave

Hurto, robo, falsificación de placas para vehículos, falsificación de distintivos para vehículos, política criminal (fuente: Tesauro de política criminal latinoamericana - ILANUD).

* Línea de investigación del Observatorio del Delito "OBSER DIJIN GrupLac COL0117778 – Colciencias". Se agradece a la Universidad Javeriana por la vinculación al proceso de investigación criminológica con profesionales en ciencia política y al señor Mayor General Jorge Hernando Nieto Rojas, Director de Investigación Criminal e INTERPOL, quien ha fortalecido la incursión del ejercicio académico en el diseño de estrategias y acciones contra el delito. Igualmente, al doctor Camilo Olaya, de la Universidad de los Andes, y su equipo de trabajo, con quienes se está adelantando una investigación en esta misma línea, denominada "dinámica de sistemas en el hurto de automotores".

Abstract

The variables that should be approached in the study of automobile theft or robbery are identified, as well as the strategies designed to fight against this crime.

For such purpose, a systematic search was carried out through different scientific databases; a semi-structured interview was applied with people convicted in Colombia for automobile theft, and it was examined in contrast with the empirical evidence obtained through diverse analysis and field work carried out by the OBSER-DIJIN. The theory of rational choice and opportunity was used as a theoretical framework for the analysis. As a result, eleven variables involved in the occurrence were identified: a) profitability, b) technology, c) easy legalization, d) criminals' organizational level, e) security, f) informal surveillance, g) activity nodes, h) special conduct, i) penalty, j) trans-nationality, and k) instrumentalization; a holistic criminological vision integrating the elements connected to the occurrence was finally exposed, along with control actions suggested as a result of the multivaried analysis of the crime. The article concludes with recommendations that may be used in criminal police in countries or territories affected with this kind of criminality.

Key words

Theft, robbery, falsification of vehicle plates, falsification of vehicle distinctive emblems, criminal policy (Source: Tesauro de Política Criminal Latinoamericana - ILANUD).

Resumo

As variáveis que devem abordar-se no estudo do furto ou roubo de veículos automotores e o projeto das estratégias contra a este crime são identificados. Para tal propósito, uma busca sistemática foi feita em diferentes bancos de dados científicas, uma entrevista semi-estruturada foi feita a pessoas condenadas na Colômbia pelo crime do roubo de veículos automotores e foi contrastada com a evidência empírica obtida em análises diferentes e nos trabalhos do campo feitos pelo OBSER-DIJIN. A teoria da eleição racional e aquela da oportunidade foi usada como o enquadramento teórico para a análise. Como resultado, onze variáveis que intervêm no fenômeno foram identificadas: a) renda, b) tecnologia, c) facilidade do legalização, d) nível organizacional dos delinquentes, e) segurança, f) vigilância informal, g) nós da atividade, h) conduta espacial, i) penalidade, j) transnacionalidade, k) e instrumentalização; finalmente, expõe se uma visão holística criminológica e integradora dos elementos vinculados ao fenômeno, e a sugestão das ações do controle surgidas dos diferentes tipos de análise do crime. Em conclusão se apresentam recomendações que podem ser usadas na política criminal, nos países ou nos territórios com afetação deste tipo de criminalidade.

Palavras-chave

Furto, roubo, falsificação das placas de identificação de veículos, falsificação dos símbolos para veículos, política criminal (fonte: Tesauro de política criminal latinoamericana - ILANUD).

Introducción

En los últimos cinco años en Colombia se han denunciado como hurtados 44.490 automotores (art. 239 del Código Penal Colombiano –Ley 599 de 2000–); por este delito se han capturado en el país, en estos años, 3.783 personas, y por receptación, 13.259 (vid. tabla 1); además, se han recuperado por la Policía un total de 34.272 automotores (1.267 de otros países).

Asimismo, se han identificado algunas características: e. g., para el 2012 el 30% de los vehículos hurtados fueron de marca Chevrolet, y la línea Spark la más recurrente; el 16% eran de marca Mazda, y la línea 323 la más frecuente; el 12% Renault, y la línea Renault 9 la de mayor hurto. Estas tres marcas concentran el 58% de los hurtos de automotores en Colombia.

Esta problemática nacional y transnacional se nutre, en gran medida, del aumento del parque automotor a nivel mundial, la inserción del vehículo como parte de la cotidianidad y su uso cada vez más extendido; todo sumado a la connotación social que tiene la adquisición y uso de un vehículo (considerado como un sinónimo de estatus). El fenómeno es origen de recursos para los criminales y organizaciones delincuenciales, y también fuente de atención analítica para los criminólogos y las autoridades.

El fenómeno ha sido abordado a partir de la criminología desde múltiples perspectivas: la presentación de cifras (cuyos estudios son los más generalizados), la identificación de puntos críticos o áreas crimípetas[1], hasta la formulación de modelos matemáticos que ilustran el fenómeno.

A pesar de la alta relevancia social que representa el problema, el impacto y la recurrencia de este delito en Colombia, no se encuentran muchas investigaciones o estudios realizados con un abordaje especializado[2]; en cambio, existe una tendencia a la publicación de estadísticas anuales a nivel regional y nacional, lo cual (si bien contribuye en parte a la creación de un estado actual al respecto) no representa una fuente significativa de información de orden criminológico.

Con el propósito de avanzar en la comprensión del fenómeno de hurto de automotores se realiza una revisión sistemática de diferentes estudios criminológicos, de corte nacional e internacional, para identificar los principales hallazgos de cada uno y seleccionar las variables con mayor significancia en la criminogénesis y criminodinámica del delito. Posteriormente se contrastó dicha construcción teórica con evidencias del comportamiento del delito en Colombia, a través de dos fuentes: primero, cifras y análisis del Observatorio del Delito de la Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL (OBSER-DIJIN), y segundo, a partir de la realización de entrevistas a personas condenadas por hurto de automotores o receptación.

La recolección de información y las entrevistas a condenados se sustentan en la necesidad de integrar la evidencia empírica para cada una de las variables. Tal y como lo plantea Sherman (2012), el estudio de los fenómenos delictivos y la proposición de programas deben encontrarse sustentados en la evidencia, con delitos medidos claramente y analizados a partir de distintas características y actores, razón por la cual se integraron fuentes primarias para asegurar la prevención del delito a partir de la evidencia.

El estudio se enmarca en el Programa POP (Policía Orientada a los Problemas), el cual propone que las políticas "deben abocarse de manera fundamental a cambiar las condiciones que dan lugar a los problemas repetitivos de la delincuencia, y no simplemente a responder a los llamados cuando los delitos ocurren" (Aparicio, Norza & Díaz, 2010), y que corresponde a una apuesta del OBSER-DIJIN para lograr la reducción de la criminalidad a partir del análisis riguroso de los fenómenos y el planteamiento de líneas de acción basadas en la evidencia.

Método

La investigación se estructura a partir de dos fases diferentes, cada una de las cuales corresponde a un método de recolección de información; ambos son de carácter cualitativo y se describen con mayor detalle a continuación:

- *Revisión documental:* se realizó una búsqueda en bibliotecas de las más importantes universidades de Colombia y en diferentes bases de datos de revistas científicas. En todos los casos los criterios de búsqueda fueron: hurto automotores/

1 Lugares que por sus características medioambientales facilitan la comisión del delito.

2 Según lo reseña Solano (1986), el hurto de automotores en Colombia puede ubicarse históricamente en la década de los cincuenta, lo cual significa que se trata de un problema que data de más de 60 años.

ISSN 1794-3108. Rev. crim., Volumen 55, número 2, mayo-agosto 2013, Bogotá, D. C., Colombia

vehículos, robo automotores/vehículos, *vehicle/auto theft, vehicle/auto burglary.*

Como resultado de esta búsqueda se encontraron 63 referencias, para cada una de las cuales se diligenció una ficha de revisión bibliográfica[3], que permitiera sistematizar la información. A partir de lo consignado en las fichas se realizó una matriz de resumen, que contiene los siguientes datos: título del documento, fuente (revista o libro), año de publicación, tipo de documento, idioma, lugar del estudio y síntesis o principales aportes. La sistematización de la información arrojó 39 de las referencias correspondientes a artículos académicos publicados en revistas científicas, 10 a libros o capítulos de libros, y las 14 restantes forman parte de otros documentos (informes, noticias, leyes).

Del total de documentos revisados, 33 se encuentran escritos en inglés, y su origen es principalmente estadounidense o australiano. En Colombia solo se encontraron tres artículos académicos publicados en revistas indexadas y un libro, referidos al tema específico de hurto a automotores.

Asimismo, se utilizaron documentos de trabajo del OBSER-DIJIN, resultado de diferentes análisis y trabajo de campo criminológico desarrollado en los últimos tres años sobre el fenómeno del hurto de automotores; con ello se brindó el contraste de la evidencia empírica del delito con la literatura y las entrevistas a victimarios realizadas en el estudio.

A partir de la revisión de los diferentes documentos, se establecieron las categorías más recurrentes y aplicables al contexto colombiano, y en cada una de las variables se integraron los aportes de distintos autores sobre su comportamiento, importancia o posibilidades de intervención.

- *Entrevistas:* el objetivo de esta segunda fase metodológica fue contrastar los resultados de la revisión bibliográfica con la realidad del fenómeno en Colombia y hallar nuevas dinámicas propias. Por lo tanto, se realizaron entrevistas semiestructuradas a personas[4] condenadas por el delito de hurto (en específico por hurto de automotores) o receptación, recluidas en centros penitenciarios de Bogotá, D. C. –La Picota, La Modelo y El Buen Pastor–.

En total se realizaron trece entrevistas[5], por un equipo de nueve personas expertas en investigación criminológica, que utilizaron el diario de campo de los entrevistadores[6] y la socialización del trabajo realizado como los insumos principales en esta segunda fase.

Las categorías que constituyeron las preguntas de las entrevistas fueron dirigidas a: a) modus operandi del hurto, b) motivación del delito, c) mecanismos utilizados para el hurto, d) factores facilitadores del delito, e) organización de la estructura criminal, f) factores que dificultan el hurto, g) características espaciales para el hurto, h) historial delincuencial y características individuales del victimario, i) fines del hurto, j) factores que inhiben, disuaden o previenen el hurto, k) percepción de impunidad, l) acciones de los organismos de persecución judicial y penal.

La socialización[7] posterior a la aplicación de las entrevistas se estructuró alrededor de las once variables halladas en la revisión bibliográfica, con el propósito de profundizar en características específicas, aclarar aspectos de los diarios de campo, conocer las conclusiones de los entrevistadores frente a cada una de las variables e indagar por las afirmaciones o actitudes de los condenados que se relacionaban con cada una de ellas. Igualmente, como producto de las entrevistas, se redefinieron algunas variables y documentaron otras, según la información aportada por los entrevistados.

Finalmente, para el análisis de la información recolectada se empleó el software para análisis de

3 Estas fichas se basaron en los formatos de las fichas RAE (Resumen analítico especializado), de sistematización de información internacionalmente reconocidos.

4 Para los días 20, 21 y 22 de marzo del 2013, se aplicaron las entrevistas a los condenados que tenían las siguientes características: cuatro de ellos recluidos en la cárcel El Buen Pastor, cuatro en La Picota y cinco en La Modelo. Asimismo, en el momento de la captura por hurto, once personas ya habían cometido otros delitos de hurto en menor cuantía y llevaban más de dos años de historial delincuencial; dos eran funcionarios públicos de oficinas de tránsito encargados de los trámites administrativos en la documentación legal que deben presentar los vehículos, y la totalidad de los entrevistados eran hombres.

5 El método de selección de la muestra fue por criterios o intencional, de modo tal que se seleccionaron aquellos reclusos que cumplieran los siguientes requisitos: 1) estar condenados; 2) que el delito por el que fueron condenados hubiese sido hurto (específico de automotores) o receptación; 3) que desearan, de manera voluntaria, participar en la entrevista.

6 Por tratarse de entrevistas realizadas en los centros penitenciarios, no se cuenta con la posibilidad de grabarlas, razón por la cual los insumos principales son los apuntes y diarios de campo de los entrevistadores. Cada entrevista duró en promedio dos horas.

7 Grupo focal con los investigadores.

información cualitativa Atlas.TI; se transcribieron los diarios de campo por subcategorías incluidas en el árbol de categorías diseñado para esta investigación, relacionado en las conclusiones del artículo.

Teorías marco del análisis: teoría de la oportunidad y teoría de la elección racional

Para el análisis de las variables identificadas en el hurto de automotores, que se describen en la investigación, se emplearon las teorías de elección racional y de la oportunidad, por su pertinencia para el análisis de delitos contra la propiedad y la posibilidad de integrar diversos factores influyentes en el delito; por tanto, tampoco incluyen la posibilidad de intervenir en el fenómeno delictual por la vía de la política pública. Las dos teorías seleccionadas se describen a continuación:

a) *Teoría de la oportunidad o teoría de las actividades rutinarias:* propuesta por Cohen & Felson (1979), propone indagar por las circunstancias en las que surgen los actos criminales predatorios. La principal conclusión a la que llegan los autores es que el delito ocurre por la confluencia en el tiempo y el espacio de tres factores principales: i) un individuo motivado, ii) un objetivo deseable y iii) la ausencia de un guardián o protección eficaz.

   Teniendo en cuenta lo anterior, los autores postulan que la estructura social produce esta convergencia, que permite a las actividades ilegales alimentarse de las acciones legales en la vida cotidiana. En particular, sostienen que "*la dispersión de las actividades lejos de los hogares incrementa la oportunidad para el crimen y genera cifras más altas de los delitos*".

   El principal aporte de esta teoría se centra en el contexto que genera la oportunidad para que se cometa un delito, y se orienta hacia su prevención, por medio de la intervención en uno (o más) de los elementos de injerencia.

b) *Teoría de la elección racional (TER):* aborda el proceso de decisión de los individuos, bajo la suposición de que "*las decisiones de una persona comparten dos propiedades generales: intencionalidad y racionalidad*".

   La intencionalidad de la acción se refiere a los objetivos de la persona al momento de tomar decisiones, y las creencias que tiene sobre la causalidad entre las acciones que emprenda y sus consecuencias. Por otro lado, la racionalidad señala la búsqueda de la maximización de la utilidad esperada, de manera que una acción racional[8] es aquella que se elige porque su agente cree que los beneficios de la misma superan los costos (Abitbol & Botero, 2005, pp. 134-135).

   La aplicación de la TER al análisis criminológico profundiza en el primer elemento propuesto por Cohen y Felson, ya que la existencia de un individuo motivado depende, en la mayoría de los casos, de los costos y beneficios esperados de una acción determinada. Esta aplicación fue ampliamente explorada por Cornish & Clarke (1986), quienes argumentan que durante el proceso de toma de decisión el agresor considera diversos elementos, como los beneficios y los costos potenciales, el mejor día para cometer un crimen, el riesgo asociado a ciertos lugares, entre otros, y finalmente toma una decisión basado en la ganancia neta o pérdida asociada con todos estos factores.

   Al respecto, Michael, Hull & Zahm anotan que la conducta criminal es racional y típicamente sigue actos discernibles y característicos, en los que se observa el ajuste de las acciones a los objetivos (tanto específicos del acto, como generales de minimizar esfuerzo y riesgo y maximizar la recompensa), conducta que "*parece seguir siendo cierta, incluso cuando los delincuentes fueron influenciados por drogas*" (2001, p. 382).

   Los dos elementos principales del marco teórico seleccionado colocan en evidencia la presunción enmarcada en que los criminales (por tratarse de delitos contra la propiedad) actúan racionalmente (análisis costo-beneficio), en el marco de un contexto en el que su motivación confluye con un objeto deseable y la ausencia de un guardián eficaz (control formal o informal). Por lo tanto, quedan por fuera del análisis (al menos de manera inicial) aquellos factores asociados a patologías o desórdenes propios de los delincuentes que podrían explicar la conducta por sí mismos.

8 La racionalidad de una elección no lleva necesariamente a que sus resultados sean los deseables o que respondan a un óptimo social. Esta idea se amplía en Hechter & Kanazawa (1997).

Variables críticas para la comprensión del fenómeno "hurto de automotores"

Tomando como referente las dos teorías expuestas anteriormente, esta sección sintetiza las variables o elementos que debe tener en cuenta un analista o investigador criminológico en el estudio y prevención del hurto de automotores, según los hallazgos obtenidos en el contraste de la revisión documental, evidencia empírica del OBSER-DIJIN y las entrevistas a victimarios. Se inicia con la descripción de información suministrada por los victimarios, referente a las modalidades (por el carácter transversal de estas para la comprensión del comportamiento del delito), y se terminan por describir las variables críticas identificadas en la comprensión del delito y resumidas en la gráfica 1.

La descripción de las modalidades se sustenta en lo expresado por los condenados entrevistados para esta investigación, y estas encajan en los hallazgos investigativos del OBSER-DIJIN; se aclara que existe por parte de la Policía Nacional una clasificación estructurada, que condensa muchas de ellas, y tienen un fundamento en la tipificación penal del delito[9].

Modalidades más recurrentes descritas desde los victimarios

- "Quieto" (atraco): con el uso de amenazas se obliga al conductor a abandonar el vehículo; esta denominación proviene de la frase de "quédese quieto y bájese", o similares, que son típicas en esta modalidad.

- "Bajonazo" o intimidación (atraco): frecuente en vehículos de servicio público (taxis), puesto que se lleva al conductor hasta un sitio aislado o periférico y se le obliga con amenazas a bajarse del vehículo.

- Halado: se realiza cuando el carro está sin pasajeros, parqueado en bahías o en la calle; mediante distintas técnicas (algunas de las cuales se describen en el escrito) los delincuentes se llevan el automóvil.

- "Estuche o pluma" (llave maestra): el carro se abre y enciende con una pluma (llaves hechizas elaboradas con seguetas, destornilladores o de carbón).

- Entrega o de confianza: se da por descuido de los conductores, cuando abandonan el auto dejando las puertas abiertas y el carro encendido o con las llaves puestas. Esta situación es aprovechada para abordar el vehículo y huir con él.

- "El taco": se usa un martillo o taco para romper el encendido del carro, el cual se enciende haciendo ignición con los cables.

- Con bujía: se emplea una bujía húmeda (los delincuentes la ponen en su boca para humedecerla) y se lanza contra un vidrio para fragmentarlo.

- Autorrobo o asegurado: cuando una persona quiere deshacerse del vehículo (por lo general para cobrar un seguro) y contacta a los delincuentes para planear el hurto del carro con la complicidad del propietario. Hay un acuerdo de dinero que paga el propietario a los delincuentes, y acuerdan realizar la denuncia brindando a los delincuentes el tiempo suficiente para ocultar, vender o despiezar el auto.

- De control (suplantación de autoridad): en esta modalidad los delincuentes emplean distintivos o disfraces de la autoridad para engañar a víctimas fingiendo un retén o requisa, invitándolos a abandonar el automóvil y aprovechando para huir con él.

- Inicio: en esta modalidad se tiene un mayor trabajo previo, se ubica el vehículo que se va a hurtar y se busca la complicidad de vigilantes o encargados de la seguridad del vehículo. También se da por complicidad de lavaderos y parqueaderos donde los propietarios dejan las llaves de los carros, y los delincuentes pagan por las copias de las llaves[10] para luego hurtar los vehículos.

- "Tomasiado o tomasera" (uso de sustancias psicoactivas): es la modalidad más común en las zonas de entretenimiento nocturno (bares o

9 Se han identificado distintas modalidades, las cuales se señalan entre paréntesis frente a las modalidades identificadas por los victimarios; estas se reducen al uso o no de la violencia como connotaciones fundamentales en la tipificación penal de las circunstancias de agravación del delito. Las modalidades se corroboran o amplían en cada una de las variables analizadas en ese documento.

10 Se pagan entre $500.000 y $1.000.000 por cada llave copiada.

restaurantes). Una persona se gana la confianza del propietario del vehículo (por lo general son mujeres atractivas) y le proporciona alguna sustancia psicoactiva (escopolamina o ativan), para incapacitarlo con el propósito de hurtar el vehículo y otras pertenencias.

- "Choque" (atraco): se usa un carro antiguo o hurtado para golpear por detrás un automóvil; cuando el conductor baja a mirar lo sucedido, otro integrante del grupo se sube al vehículo y huye.

- "Lujos" (hurto autopartes): con el carro estacionado o en movimiento, se hurtan los accesorios o partes de lujo del carro, es decir, espejos, antenas, tapas de llantas, radios, entre otros.

- "Creación de empresa fachada" (estafa): creación legal de una empresa dedicada a la comercialización de vehículos, que inicia un proceso formal de compra y venta con los propietarios de automotores. Luego de pagar un pequeño monto de dinero al propietario, se tramitan los documentos para la entrega a un nuevo acreedor de buena fe. Finalmente, el vehículo es vendido por la empresa y nunca se le paga al propietario contactado el dinero convenido en la promesa de compraventa.

Por otro lado, a pesar de no ser modalidades de hurto, existen procesos asociados al fenómeno y destacados por los delincuentes como:

- "Martilleo": se borran los seriales e identificaciones del auto y se usa una placa o molde para "martillar" nuevas marcas en el vehículo.

- "Picar": hace referencia al despiece o desguace de los carros hurtados.

- "Darle vida al auto" (falsedad en documento y falsedad marcaria): creación de los documentos legales de un vehículo (matrícula, registro de importación, pago de impuestos, placas, entre otros), con la complicidad de funcionarios públicos encargados de estos trámites administrativos.

- "Gemeleo" (falsedad en documento y falsedad marcaria): es la adaptación física (chasis, placas, color, entre otros) de un vehículo hurtado a un vehículo que se encuentra transitando en el mercado.

Una vez revisadas las principales modalidades del delito descritas por los victimarios, a continuación se mencionan y explican cada una de las variables identificadas en el hurto de automotores, producto de los aportes de la revisión bibliográfica, el contraste con la evidencia empírica obtenida en investigaciones previas del OBSER-DIJIN y las entrevistas realizadas a condenados por el delito. Para tal propósito, se diagraman, conceptualizan y "operacionalizan" (gráfica 1) las variables, así:

a) Rentabilidad

Es la principal fuente de beneficios que toma en cuenta el delincuente en su ponderación de costos-beneficios que lo lleva a cometer el delito. Uno de los aspectos más importantes en esta variable es la existencia de ventas de autos usados y de repuestos[11], ante una política de precios de los fabricantes que resulta demasiado costosa para los compradores, de modo tal que en la búsqueda de economía acuden a expendedores no autorizados.

Respecto a esta política de precios de los fabricantes, como lo señala Farberman (1975), los fabricantes de automóviles facilitan una "estructura de mercado crimogénica"[12], ya que imponen a sus concesionarios una política de precios tan alta que puede derivar en un comportamiento ilegal de vendedores y compradores.

Se identifica la existencia de dos mercados para los vehículos hurtados (Bezlov & Gounev, 2008): el mercado de "autopartes" y el de la "reventa", el cual se hace posible por la crisis institucional[13] y el poder adquisitivo minimizado del comprador[14]. Frente a esta situación, la política de precios de los carros y sus partes o repuestos tienen una influencia directa sobre la consideración de los delincuentes al momento de cometer el delito.

Por otra parte, la rentabilidad de este delito no se agota en la venta de los vehículos y sus partes,

11 Los cuales tienden a facilitar al delincuente la creación de mercados de ilegalidad relacionados con autopartes hurtadas o comercio de vehículos de manera ilícita.

12 Un entorno o mercado crimogénico es aquel en el cual se crean recompensas a la deshonestidad y al crimen.

13 La incapacidad de las instituciones para hacer un efectivo control del hurto y del comercio ilegal.

14 El comprador de autopartes o vehículos usados tiende a buscar las más altas calidades; por lo tanto, ante la incapacidad de asumir los gastos (poder adquisitivo), recurre al mercado ilegal.

Gráfica 1. Variables para el análisis del hurto de automotores



Fuente: OBSER-DIJIN. Elaboración propia. En la gráfica se explica la interrelación de la multiplicidad de variables que gravitan alrededor del hurto e inciden en los elementos de la oportunidad del delito y la elección racional del delincuente.

sino que además, en ciertas ocasiones, los autos hurtados son usados para otros delitos generadores de mayores ingresos para los delincuentes, como el secuestro, tráfico de drogas, tráfico de personas, entre otros (Stauffer & Bonfanti, 2006; Longman, 2006, IMVTPC, 2012).

Adicionalmente, como parte de la rentabilidad del hurto de automotores, es necesario también tener en cuenta los costos económicos[15], que pueden afectar la motivación de los delincuentes o incidir en la manera de participación en la comisión del delito[16]. En este punto, según Beltrán & Salcedo:

> *El capital de trabajo de una organización dedicada al hurto de vehículos tendría que financiar el*

15 Se reconoce la existencia de costos que no se encuentran directamente asociados con la rentabilidad del hurto, como la probabilidad de captura, la sanción al delito, entre otros, que serán examinados más adelante.

16 En la dinámica criminal del hurto de automotores existen responsabilidades asignadas a cada sujeto que participa en el delito (el que hurta, el receptador del objeto hurtado –esconde el objeto–, el desguazador o desarticulador del vehículo, el comercializador o vendedor, entre otros).

alquiler de un taller, la compra de algunos activos, como herramientas, y el pago de los honorarios de los autores materiales del delito, el pago de los sobornos y otros delitos asociados al control de la red criminal. (…) Como se puede intuir, parece indispensable cierto nivel de organización y cierta capacidad financiera para iniciar y sostener esta clase de bandas (2007, p. 248).

En suma, además de la existencia de un claro mercado para los autos robados y sus partes, es necesario que la rentabilidad de esta actividad sea muy superior a los costos asociados a esta para incentivar el hurto y aun así poder mantener los precios de los vehículos y partes hurtadas por debajo de su nivel comercial legal[17].

Al respecto, el OBSER-DIJIN ha encontrado que la marcación a presión de las partes disminuye la rentabilidad del delito, y cuando un auto está marcado, su precio en el mercado ilegal puede verse reducido hasta en un 50% (las partes marcadas no pueden venderse con facilidad, al resultar muy costosa y complicada su eliminación).

Para acercarse un poco a los montos económicos que refleja este delito en Colombia, la tabla 1 muestra la cantidad de vehículos hurtados y el valor aproximado que representan. Así, en el período comprendido entre el 2008 y el 2012, los automotores hurtados fueron valorados en $1.609.111.260.948 (más de un billón y medio de pesos), lo que evidencia la alta rentabilidad de este delito; incluso si se considera que esta cifra se ve reducida por los costos asociados con la actividad criminal y la necesidad de ofrecer un precio por debajo del nivel comercial, las ganancias que surgen del hurto demuestran su alta rentabilidad.

También es necesario reconocer que algunas de las modalidades de hurto no se encuentran motivadas por dinero o beneficios potenciales; tal es el caso del robo juvenil *(youth theft)* señalado por algunos autores (Dhami, 2008; Drozda, 2006), pues este tipo de hurto está motivado por la sensación de riesgo y búsqueda de nuevas experiencias por parte de los jóvenes, deseo de pertenecer a un grupo, formarse una reputación o como iniciación de algunos grupos juveniles, y la estrategia más efectiva contra el delito es realizar labores de educación y visibilizar los efectos negativos de esta conducta para el futuro de los jóvenes.

La primera conclusión surgida de las entrevistas es que se trata de una actividad altamente rentable, con grandes beneficios económicos, y la principal fuente de ingreso se recibe por la venta de autopartes. Lo anterior resulta coherente con lo hallado en la revisión bibliográfica y estudios previos realizados por el OBSER-DIJIN; sin embargo, la realización de las entrevistas permitió establecer algunas particularidades de la rentabilidad de delito, las cuales se señalan a continuación:

- El precio de un vehículo hurtado oscila entre los cinco y doce millones de pesos si se trata de un modelo antiguo, y en un modelo reciente o de alta gama, se encuentra alrededor de los veinte millones de pesos.
- Cuando se busca vender el carro completo, es posible aumentar su valor, al dotar al vehículo de una nueva identidad o legalizar con placas o documentos falsos.
- En comparación con la venta del vehículo completo, la venta por partes puede duplicar o tripli-

Tabla 1. Total de hurtos de automotores, recuperaciones y valor aproximado 2008-2012 en Colombia

	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL
Automotores hurtados	8.500	8.400	8.099	10.268	9.223	44.490
Valor*	291.853.676.474	251.532.045.883	254.953.757.707	502.002.350.318	308.769.430.566	1.609.111.260.948
Automotores recuperados	7.469	7.366	7.211	6.514	5.718	34.272

*** El valor es aproximado y se encuentra en pesos colombianos ($).**
Fuente: OBSER-DIJIN. Elaboración propia.

17 Beltrán & Salcedo (2007) señalan que el vehículo robado se vende a un precio muy por debajo del que tiene en el mercado, en parte por el riesgo asociado a la incautación del bien por las autoridades

ISSN 1794-3108. Rev. crim., Volumen 55, número 2, mayo-agosto 2013, Bogotá, D. C., Colombia

car los ingresos (dependiendo de las características del carro y de la pieza, se pueden encontrar piezas por las que se pagan hasta cinco millones de pesos[18]).

- Para vender un carro por partes es necesario contar con una persona y un lugar para desarticular o "picar" el automóvil, lo cual aumenta los costos.

- La rentabilidad es la primera motivación de las personas que se involucran en el hurto de automotores.

b) Tecnología

Al contrastar los aportes de diversos autores, se concluye que este factor actúa en doble sentido: por un lado, la tecnología puede convertirse en un factor de seguridad al implementarse medidas antirrobo en los automóviles, o en el uso de tecnologías para ofrecer medidas de seguridad externas al vehículo. Pero, por otra parte, los desarrollos tecnológicos son aprovechados por los delincuentes para obtener mayores rentabilidades de esta actividad; e. g., Longman (2006) señala que para realizar el cambio de un número de identificación del vehículo (VIN, por sus siglas en inglés Vehicle Identification Number) y poder vender los carros sin que se detecte su origen ilegal, se necesitan sofisticadas herramientas computacionales, aparatos especializados, además del acceso a bases de datos que permitan su falsificación.

Sobre la tecnología, algunos autores anotan que la posibilidad que tiene un vehículo de ser hurtado aumenta a medida que son más viejos[19] (Fujita, 2010), en parte porque los repuestos de estos carros son más vendidos y solicitados en el mercado de autopartes, pero también por la influencia de la tecnología, que hace que los hurtos de vehículos de modelos más recientes sean más difíciles.

En esta misma línea, Beltrán & Salcedo (2007, pp. 244-245) afirman que la mayoría de los autos robados fueron fabricados entre 1989 y el 2000 (corresponden al 70% de los autos hurtados[20]). Sin embargo (vid. tabla 2), entre el año 2008 y el 2012 la mayor proporción de vehículos hurtados correspondió a modelos del 2001 en adelante. A pesar de esta concentración en los modelos nuevos, se puede observar un porcentaje importante de casos en los modelos 1981-1990 y 1991-2000. También destaca el porcentaje de carros hurtados de modelos anteriores a 1970, ya que a pesar de ser modelos muy antiguos, su porcentaje no tiende a bajar significativamente, lo cual demuestra la permanencia de los incentivos para el hurto de esta clase de vehículos.

Tabla 2. Porcentaje de vehículos hurtados por modelo del 2008-2012 en Colombia

Modelos	Porcentaje de vehículos hurtados (%)				
	2008	2009	2010	2011	2012
Anteriores a 1970	10,12	8,86	5,34	12,04	7,07
De 1971 a 1980	7,49	5,21	4,05	3,31	3,74
De 1981 a 1990	14,87	13,99	12,49	10,49	11,80
De 1991 a 2000	30,00	27,29	28,02	23,37	25,01
De 2001 y más	37,52	44,65	50,10	50,80	52,38

Fuente: OBSER-DIJIN. Elaboración propia.

Lo anterior sugiere la existencia de un período de aprendizaje, en el cual los delincuentes estudian los nuevos sistemas de seguridad e idean la forma más fácil y menos riesgosa de quebrantarlos[21]. Así, a la vez que los fabricantes avanzan en sistemas sofisticados de seguridad, también los delincuentes están desarrollando maneras de violarlos, lo que ofrece un corto tiempo de efectividad total de los nuevos sistemas.

En las entrevistas se pudo comprobar la doble acción de la tecnología: en todos los casos los condenados hicieron referencia a los artefactos y sistemas tecnológicos que podían obstaculizar el hurto, como alarmas, encendidos electrónicos,

18 Este es el caso de las puertas de los vehículos, que oscilan entre los cuatro y los cinco millones de pesos cada una, de modo tal que solo con la venta de las puertas se iguala el valor que se recibe por el vehículo completo.

19 Para el 2010, dos tercios de los vehículos robados en el Reino Unido y Australia tenían más de diez años cuando fueron robados (Fujita, 2010).

20 Estos autores fundamentan su conclusión en la revisión de dos bases de datos (Fasecolda y Siedco).

21 A pesar de no explorar la aplicación del aprendizaje al hurto de automotores, Beltrán & Salcedo señalan que "*aquellos criminales que logran adquirir un amplio conocimiento respecto a los procedimientos del robo están cognitivamente capacitados para desempeñar un papel importante (…) solo aquellos delincuentes que han logrado la acumulación del conocimiento necesario podrán desenvolverse con facilidad y éxito*" (2007, p. 35).

LoJack[22], Chevystar[23] y GPS. Por otra parte, algunos entrevistados se dedicaban de manera exclusiva a la creación de software y otras tecnologías que permiten violar sistemas de seguridad electrónicos; e. g., la creación de un software y escáner que ubica el chip del GPS en los carros y lo desactiva enviando un virus al sistema por bluetooth.

Otro de los hallazgos en este factor es la complicidad y corrupción en los concesionarios, ya que a pesar del esfuerzo realizado por las casas matrices para crear nuevos y sofisticados sistemas de seguridad, las organizaciones delincuenciales infiltran o sobornan a trabajadores de estas compañías para obtener los planos de los automóviles, ubicación de los dispositivos de seguridad, tecnología empleada, entre otra información, que les permite idear estrategias o nuevas tecnologías que faciliten la perpetración del hurto[24].

A pesar de la innovación, los avances tecnológicos y las características mencionadas anteriormente, se pudo concluir que cuando se trata de delincuentes con poco nivel de organización y sofisticación, la tendencia es al hurto "clásico", el cual no requiere de tecnología y por regla general recae en los vehículos de modelos más antiguos.

c) Facilidad de legalización

El tercer factor de incidencia en el hurto a automotores es la posibilidad de legalizar los vehículos robados o sus partes. Además de la técnica del cambio del VIN, expuesta por Longman (2006) y detallada en la sección previa, se puede observar que en Colombia hay otras modalidades para la legalización de los vehículos robados y sus partes. Como lo señala Velásquez (2011), hay una fuente legal aprovechada por los comercializadores de piezas hurtadas para encubrir su actividad; en el caso específico de Colombia, el autor señala:

> *Una fuente de autos usados, que son despiezados después, y reciben el nombre de salvamentos. Son autos que se venden por lotes en las compañías aseguradoras, mediante subasta o remate, luego de haber sido objeto de daños o hurtos, que permitieron a sus dueños originales cobrar la póliza adquirida con antelación con una de las aseguradoras. El remate es legal (…). Los lotes de salvamentos son revendidos una o dos veces más, hasta que alguien en la cadena de transacciones despieza los vehículos, y las partes son distribuidas entre diferentes negocios del comercio de autopartes. En cada transacción se emplean facturas y una copia del acta de remate original, con la relación de los autos que salieron de la aseguradora (Velásquez, 2011, p. 360).*

Teniendo en cuenta los resultados de su investigación, Velásquez señala que la copia del acta de remate y las facturas de compra son empleadas por los comerciantes para justificar ante las autoridades partes hurtadas con las mismas características de los salvamentos y sin identificación que las asocie con un vehículo en particular, por lo cual concluye que los salvamentos son un factor de oferta en el mercado de autos, ya que hay una correlación lineal directa y estadísticamente significativa entre los automóviles, tipo salvamento y los vehículos hurtados en un mismo período de tiempo.

Igualmente, se ha identificado, en las investigaciones realizadas por el OBSER-DIJIN, que los comerciantes de autopartes hurtadas suelen crear almacenes de autopartes legales, y mimetizan a través del uso de "salvamentos" las autopartes ilícitas, justificándolas con este tipo de facturas. Por tal razón, los salvamentos de autopartes expedidos desde las aseguradoras se convierten en un factor que imposibilita a las autoridades una óptima persecución judicial o procedimiento de control, toda vez que la factura o "salvamento" ampara cualquier parte ilegal que posea la misma característica a la obtenida originalmente.

Además de las técnicas de legalización propias de modalidades como el halado y el atraco, existen otros modos que pretenden disminuir los costos asociados a la legalización del vehículo hurtado para su posterior venta. Tal es el caso de la estafa y el falso leasing, dos modalidades que el OBSER-DIJIN (2010) ha detectado en Colombia, las cuales se describen brevemente a continuación:

- **Estafa:** los delincuentes (algunas veces organizados en empresas fachadas) compran carros sin pagar todo su valor y legalizan la compra

22 Marca que provee dispositivos electrónicos de seguridad para vehículos, con diversidad de sistemas: por GPS, por radiofrecuencia, de comunicación con el auto, entre otros.

23 Chevystar es un sistema que integra tecnología satelital y celular para ofrecer servicios de seguridad, comunicación, monitoreo y conectividad en los vehículos marca Chevrolet.

24 En palabras de uno de los entrevistados: "no hay un sistema de seguridad completamente seguro; si sale un nuevo sistema, se estudia y se mira la forma de violarlo o bloquearlo".

aun debiendo dinero al propietario. Posteriormente, con todos los documentos de propiedad en regla, huyen con el automóvil o lo venden a un tercero. Esta es la modalidad más común de estafa, que encuentra variaciones tales como la creación de falsos concesionarios y permutas, entre otros.

- **Falso leasing:** los delincuentes, utilizando fachadas de una empresa, contactan a propietarios de vehículos, a quienes pagan un atractivo valor por su arrendamiento durante uno o dos meses; una vez entregado el vehículo, el arrendatario suscribe un nuevo contrato de arrendamiento por un período mayor, vende el vehículo a un tercero, o de tener una cantidad importante de vehículos desaparece o se traslada a otra zona.

En estas dos modalidades, el hurto se realiza con la ventaja de una apariencia de legalidad del vehículo, puesto que se cuenta con los documentos originales, lo que permite la fácil comercialización por un precio mayor respecto a los autos que fueron hurtados mediante atraco, halado y modalidades similares. A pesar de que la estafa y el falso leasing requieren de una mayor inversión por parte de los delincuentes, se disminuyen los costos asociados a la legalización del vehículo para su venta, aumentan las ganancias en el hurto, y lo más atractivo para el delincuente es la evasión de los organismos de seguridad[25].

En comparación con lo expuesto anteriormente, las entrevistas demostraron que los métodos descritos (cambio de VIN y hurto mediante estafa o falso leasing) si bien se presentan, son los menos recurrentes. Dado el contexto institucional de Colombia, se observó que la característica principal para la legalización de los vehículos hurtados es la corrupción en las entidades encargadas de su control. Así, la legalización de los vehículos hurtados incluye la falsificación de documentos y placas, expedición de placas legales para reemplazar originales, cambio de la información del vehículo en el RUNT, clonación o gemeleo, creación de manifiestos de aduana o contratos de prenda[26].

Sobre este particular, durante el proceso de entrevistas se tuvo la oportunidad de hablar con un exfuncionario del Ministerio de Transporte condenado por hurto de automotores, quien señalaba que para la legalización de un automóvil hurtado es necesario tener contactos en diferentes entidades: Ministerio de Transporte, secretarías de movilidad, DIAN, jueces, entre otros, y dependiendo de las características o cantidad de vehículos, se ofrecen sobornos o se vinculan más personas; señaló también la inexistencia de un contacto directo entre el tramitador o legalizador con la banda delincuencial, dado que todos los contactos y encargos se realizaban a través de un tercero.

d) Nivel organizativo de los delincuentes

Como se puede derivar de las variables expuestas hasta el momento, el hurto de vehículos exige un alto nivel organizativo de los delincuentes. Aunque algunas modalidades requieren una mayor organización respecto a otras, en la literatura se ha destacado el hurto de automotores como una de las principales actividades del crimen organizado (Stauffer & Bonfanti, 2006).

Algunos autores, basados en información de la Federación de Aseguradores Colombianos –FASECOLDA– y la DIJIN (Botero, 2005, pp. 10-11; Beltrán & Salcedo, 2007, pp. 249-250), señalan una composición típica de las organizaciones dedicadas al hurto de automotores (principalmente en las modalidades de atraco y halado), que se ilustra en la gráfica 2 y se describe así:

1. El autor material, que hurta el vehículo;
2. Los mecánicos, encargados de reacondicionar el vehículo y a veces cambiarle los sistemas de identificación para darle una nueva identidad. También se encargan de desarmar el auto;
3. El receptador, la persona que recibe el vehículo y se lo pasa a un comercializador, quien vende el vehículo o sus partes;
4. El financiador, quien provee el dinero para toda la operación, y
5. El jefe de la organización, muchas veces es el mismo financiador, quien es el autor intelectual o la cabeza de la organización. Es la persona más oculta de todo el proceso.

La evidencia empírica encontrada por el OBSERDIJIN confirma esta forma de organización, la cual incluye otras dinámicas propias de la estructura criminal:

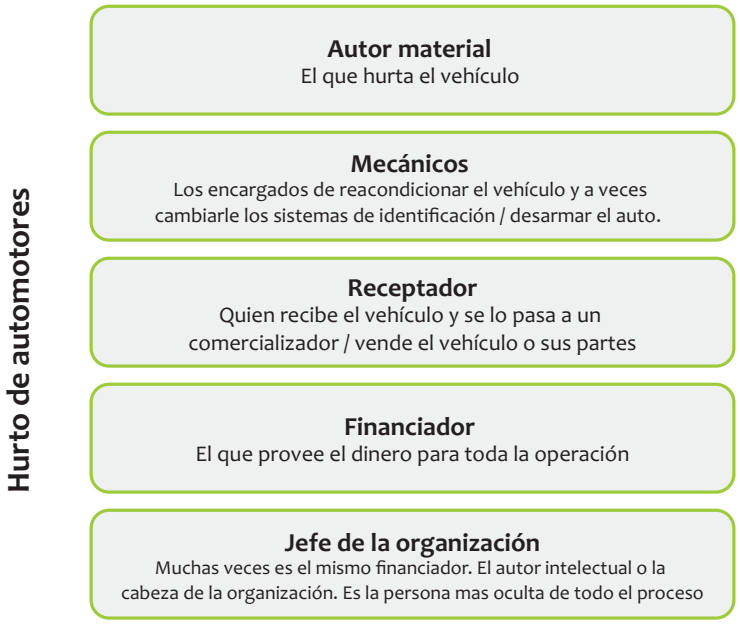
25 En esta modalidad, la víctima denuncia tiempo después de ocurrido el hecho, toda vez que se inicia con un negocio formal entre las partes y luego parece constituirse en una estafa, abuso de confianza y finalmente se configura el hurto. Estas características dificultan el accionar de la Policía, tanto por la demora en la denuncia, como en la tipificación del delito (¿estafa?, ¿abuso de confianza?, ¿hurto?).

26 Estos contratos son expedidos cuando el vehículo forma parte de un remate de aduana o entidades del Estado; con un contrato de prenda no se requieren documentos adicionales para una matrícula inicial.

La mayoría de las organizaciones delincuenciales trabajan compartimentadas, es decir, quien hurtó el vehículo no sabe a quién fue vendido, el desguazador no sabe a quién se lo robaron ni cuánto le pagaron de comisión al ladrón, el receptador no conoce dónde fue despiezado el vehículo, ni el dinero recibido por el ladrón y el desguazador.

La operación de las organizaciones no es aleatoria: en la mayoría de los casos se reciben pedidos de tipos de autos, partes, modelos, etc., que son realizados por los comerciantes según las dinámicas del mercado y la demanda de autopartes (Vid. gráfico 2)

Gráfica 2. Estructura organizacional del hurto de automotores



Fuente: Entrevistas a victimarios y evidencia empírica del OBSER-DIJIN. Elaboración propia.

Además, el robo informal de vehículos es cada vez menor, pues cada vez más se ha convertido en una empresa criminal con un alto grado de sofisticación, que involucra fraudes de títulos, clonaciones en la identificación del vehículo, desmontaje de las piezas de los carros y comercialización de las mismas (Lyons & Teigen, 2008, p. 5).

De otro lado, a través de las entrevistas a condenados por hurto de automotores se confirma que es un delito mayoritariamente organizado, realizado por grupos con gran cantidad de personas (algunos casos superan las quince). Del total de entrevistados, el 77% pertenecían a un grupo organizado; sin embargo, estos señalan que para hurtar un carro solo se necesitan dos personas (por lo general un campanero y quien realiza el hurto). El nivel organizativo depende en gran medida de la modalidad en la cual se realiza el hurto; e. g., para el halado, la pluma, el atraco o con taco, solo se requieren dos o tres personas, pero en modalidades como la tomasiada, el inicio, de control y falsos choques, son necesarias cinco personas como mínimo.

Adicionalmente, la organización no se genera solo alrededor del acto del hurto, sino que el grupo se hace más numeroso si se tiene en cuenta la necesidad de personas que desguacen-piquen o modifiquen el auto, las que vendan o compren, expertos en tecnologías de seguridad, individuos que guarden los autos, que tramiten la legalización, entre otras tareas asociadas a este fenómeno.

Teniendo en cuenta lo anterior, en las organizaciones se observa un alto grado de especialización y de roles definidos. Dependiendo de las habilidades y recursos de cada individuo, y dada la gran cantidad de personas que intervienen, la estructura es jerarquizada, con un líder que coordina a todos los individuos y los procesos que se van llevando a cabo.

En las organizaciones se logró determinar dos tipos principales de relaciones entre sus integrantes: en primer lugar, se tienen grupos con un menor número de personas, en los que los vínculos son de parentesco, con un bajo nivel de jerarquización y altos niveles de confianza y cooperación entre los individuos. En segundo lugar se encuentran las organizaciones más grandes, compuestas por personas sin ningún vínculo previo y en las cuales la jerarquización es mayor. En este segundo tipo es posible identificar que los sujetos no se conocen entre sí, por lo general hay un mediador entre los distintos procesos, el líder se encarga de la coordinación y pago a todos los sujetos, y hay un alto nivel de desconfianza y competencia entre los integrantes[27].

e) Seguridad

Este aspecto afecta la disposición de guardianes eficaces (incluyendo sistemas electrónicos o elementos de la infraestructura), que determinan la oportunidad de cometer el delito. Puede hacer referencia tanto a agentes externos (policías, cámaras de seguridad, barreras físicas en parqueaderos) como a factores propios del objetivo, es decir, del automóvil, razón por la cual se identifican dos componentes en la seguridad, que denominaremos exógena y endógena, en los cuales, dependiendo del tipo de seguridad, aumenta el nivel de especialización del delincuente para la comisión del hurto o facilita el delito.

La seguridad exógena (externa) incluye elementos que forman parte del entorno (cámaras de vigilancia, presencia de funcionarios de Policía, control de acceso y salida de parqueaderos, entre otros); estos factores son responsabilidad, principalmente, del gobierno y de los organismos de seguridad, y pueden disuadir a los delincuentes de la comisión del delito dada la posibilidad de ser identificados, capturados, e incluso por la dificultad asociada al hurto; además, este tipo de seguridad está estrechamente relacionada con el lugar donde se comete el delito.

Sobre los factores propios del objetivo –seguridad endógena o interna–, Karmen (1981) señala la corresponsabilidad de las fábricas y marcas de vehículos en el diseño de carros con más dispositivos de seguridad. Para el autor, la responsabilidad social de estas empresas debe incluir la fabricación de autos con medidas de seguridad tendientes a reducir tres aspectos principales: posibilidad de irrumpir (break-in) o ingresar en el auto, probabilidad de conducirlo (especialmente de arrancar el automóvil) y posibilidad de desarmarlo (factor que permite la venta de las piezas de los carros).

Siguiendo el argumento de Karmen, Field (1993) señala que el mercado privado es inadecuado para proveer un nivel óptimo de seguridad contra el robo, razón por la cual propone que el gobierno exija algunos estándares de diseño en los automóviles que sean aplicables a todos los carros que se encuentren en su jurisdicción[28]. Dicho análisis se sustenta en el enorme costo social del robo de vehículos, por el que se invierten millonarias sumas en el aumento de la seguridad externa, inversión que se podría reducir si se sofistica la seguridad propia del objetivo del crimen.

A pesar de la importancia ya señalada de la seguridad de los vehículos, este elemento puede generar cierta controversia; autores como Longman (2006, p. 5) señalan que los avances en las tecnologías antirrobo en los carros pueden hacer que los crímenes de robo de autos se vuelvan más violentos. Según este autor, los viejos métodos de hotwiring (hacer contacto con los cables de ignición) ya no son aplicables, por la actual ignición con antirrobo y los sistemas controlados por computador; dadas estas circunstancias, "*los criminales se han vuelto más diversificados (y violentos) en su metodología*".

Respecto a la seguridad, tanto endógena como exógena, resulta importante señalar que no se trata de un elemento por el cual se evita el hurto per se; estas medidas tienen un impacto en la estructura de oportunidad y el cálculo costo-beneficio, lo que retrasa u obstaculiza la comisión del delito. Como lo mencionan Garrido, Stangeland & Redondo (2001), en caso de no lograr la disuasión del delito, los sistemas de seguridad proveen el tiempo necesario para dar aviso a las autoridades, facilitar el trabajo de investigación o dar suficiente tiempo para la realización de una captura.

27 En uno de los casos el entrevistado anotaba el bajo nivel de confianza, a tal punto que cuando se realizaba el hurto, los integrantes de la banda discutían y se eliminaban entre sí, con el objetivo de asegurar mayores ganancias personales.

28 Actualmente, cada marca y modelo de vehículos maneja sus propios sistemas de seguridad, sin que haya una regulación sobre dispositivos o elementos básicos de seguridad comunes a todos los vehículos.

Las entrevistas permitieron identificar la asociación de la variable seguridad con la denominada exógena, puesto que la mayoría de los entrevistados hacían referencia a la Policía, seguridad en parqueaderos, cámaras y demás elementos propios de este tipo de seguridad, sin que se hiciera mayor referencia a las medidas de seguridad endógena para prevenir el hurto de automotores.

Una vez realizada esta aclaración, el principal elemento que se derivó de las entrevistas atañe a la baja efectividad de la seguridad humana (control formal e informal), es decir, de aquellos elementos que son realizados o dependen de personas. Tal es el caso de los funcionarios, vigilantes y policías que son vulnerables a la corrupción o a sufrir equivocaciones, de modo tal que no son un elemento de seguridad completamente efectivo.

Igualmente, se reconoció la posibilidad de comprar a vigilantes y personas encargadas de la seguridad en parqueaderos, razón por la cual los entrevistados consideran más eficientes aquellas medidas de seguridad que no dependen de personas; e. g., sistemas electrónicos de vigilancia, control de acceso y salida, entre otros.

f) Vigilancia informal

Es ejercida por personas que tienen una presencia en la comunidad, pueden ser residentes de la zona, vigilantes informales (barriales, residenciales, comerciales), dueños de tiendas, locales, compradores o peatones, entre otros. Los observadores son una parte importante del escenario de un crimen, ya que pueden ser considerados dentro de la categoría de "guardianes capaces" (Levy & Tartaro, 2010, pp. 77-78), lo cual se demuestra en estudios previos realizados por Smith (1996, citado en Levy & Tartaro, 2010), que encuentran la vigilancia informal ejercida por los peatones como un factor importante en la reducción de los robos de autos y crímenes relacionados.

La vigilancia informal se halla estrechamente asociada con el control social informal, el cual se define como:

> *El realizado por cualquier persona que actúa en un momento dado contra la delincuencia, sin que el control del delito sea su actividad profesional (…) puede afirmarse que el control informal es mucho más activo y eficaz contra la delincuencia que el formal, ya que sin la existencia de personas motivadas e interesadas en que se cumplan las leyes, la Policía y los tribunales poco podrían hacer. De hecho, el control informal es un excelente elemento de prevención de la delincuencia (Garrido, Stangeland & Redondo, 2001, p. 73).*

Si tenemos en cuenta la alta indiferencia social, entonces la vigilancia informal se ve reducida ante la poca probabilidad de que un observador o transeúnte se convierta en un obstáculo para la comisión del delito. Ante la falta de denuncia de actividades sospechosas, y la tolerancia a la comisión del delito, la vigilancia informal como elemento para la disuasión del hurto pierde su efectividad.

La desconfianza y la pérdida del sentido de comunidad, producto de la indiferencia social, generan una oportunidad para los delincuentes, que realizan sus actividades (e. g., hurto de vehículos) a plena luz del día y con personas o testigos a su alrededor, sin preocuparse de un posible aviso a las autoridades, identificación o impedimento del hecho. Por el contrario, ante una fuerte vigilancia informal, producto de la responsabilidad civil, las consecuencias negativas y los riesgos del hurto para los delincuentes aumentan, al mismo tiempo que crece el desprestigio de estas actividades y de quienes las realizan.

El control o vigilancia informal no tiene un componente coercitivo inmediato, y actúa por medio de instituciones o normas subjetivas; sin embargo, la vigilancia informal puede trasladarse al plano formal cuando el aviso por parte de un ciudadano, o el rechazo hacia la actividad ilícita, llega a instancias formales, como la Policía, la Fiscalía, un juzgado, etc. Cuando los dos tipos de vigilancia (formal e informal) interactúan positivamente, el control sobre el delito aumenta su efectividad.

En esta categoría, todos los entrevistados coincidieron en señalar la falta de solidaridad de las personas, puesto que ante un hurto no se denuncia o alerta a las autoridades, por temor de su propia vida e integridad. La falta de confianza en las instituciones también impide que los ciudadanos ejerzan de una manera eficiente la vigilancia informal, por temor a quedar involucrados en el delito como cómplices (resultado de un mal ejercicio de investigación criminal), razón por la cual prefieren abandonar el lugar y no dar aviso o entrometerse en el hecho. En la misma línea, los condenados también señalan la facilidad que ofrecen algunos sitios específicos para evadir esta vigilancia; e. g., lugares con escasa iluminación, con poco tránsito de personas o con

obstáculos a la visibilidad, lo cual facilita el accionar de los delincuentes, sin que logren ser percibidos mientras cometen el hurto.

g) Nodos de actividad

Son lugares con múltiples funciones (educativas, culturales, económicas-comerciales, sociales, etc.), que generan un uso intensivo tanto de actividades legales como ilegales, hecho que desencadena un alto nivel de atracción para los delincuentes que pasan su día en esa locación, buscando objetivos vulnerables para el delito y enfocando su actividad criminal allí. Estos nodos de actividad sitúan a los individuos dedicados a labores legales en un enorme riesgo de victimización, con respecto a quienes no frecuentan la zona (Levy & Tartaro, 2010, p. 78). Esta situación es corroborada en diversos estudios, que señalan lugares específicos de las ciudades con mayor número de delitos, dada la afluencia de gente y las diversas actividades que en dichas zonas se desarrollan (Brantingham & Brantingham, 1981; Weisburd & Green, 1994; Cochran & Bromley, 2002).

Los nodos de actividad tienden a configurarse como hotspots o áreas crimípetas, y hacen referencia a los rasgos estructurales de un lugar que facilitan la ocurrencia del delito; incluyen características culturales, demográficas, sociales y urbanísticas, entre otras (Norza & Espino, 2011).

La importancia de los nodos de actividad fue ampliamente descrita y estudiada por Michael, Hull & Zahm (2001), quienes observan que hay zonas en las que los delincuentes pasan horas por razones distintas (o además) de robar autos. Tal es el caso de parques o vías con árboles que protegen del calor o la lluvia, lugares donde hay carros de comida, e incluso en los cuales se encuentran baños públicos. Otros autores añaden a estos nodos cajeros automáticos, teléfonos públicos, estaciones de gasolina, paradas de bus, casinos, universidades, bares, parqueaderos con más de 100 espacios, centros comerciales, avenidas con entretenimiento nocturno, etc. (Levy & Tartaro, 2010; Fujita, 2010). Como ejemplo de lo anterior, se observa el comportamiento espacial del robo de autos en Washington, y se concluye que:

> *El solapamiento entre las ubicaciones de las actividades rutinarias de los criminales y los lugares donde las víctimas parquean sus autos parecen proporcionar la explicación dominante de cuándo y dónde se produce el robo de autos (Michael, Hull & Zahm, 2001: 382).*

Por otro lado, los parqueaderos, como los escenarios naturales en los que se concentran los automotores, pueden aumentar la propensión al hurto de estos; según un estudio, realizado por Michael, Hull & Zahm (2001), se identifica una relación entre el entorno del parqueadero y el robo; es decir, las características situacionales son aprovechadas por los delincuentes, quienes se adaptan a las oportunidades y riesgos que proporciona cada escenario[29]. El análisis de esta variable deriva de la necesidad de focalizar la atención de las medidas de seguridad y campañas preventivas en los nodos de actividad; igualmente, de establecer relaciones cooperativas con los actores propios de cada nodo.

Otro ejemplo de los nodos de actividad, en el caso colombiano, fue identificado por el OBSER-DIJIN y el Viceministerio de Política Criminal en la ciudad de Bogotá (2013), al señalar que el hurto de automotores se encuentra concentrado principalmente en seis localidades (Kennedy, Fontibón, Engativá, Suba, Teusaquillo y Los Mártires), mientras que la venta de autopartes se concentra en la localidad de Los Mártires. De igual manera, se logró identificar que en estas localidades también se hallan zonas específicas, relacionadas con sectores comerciales y de entretenimiento en su mayoría[30] (vid. figura 1).

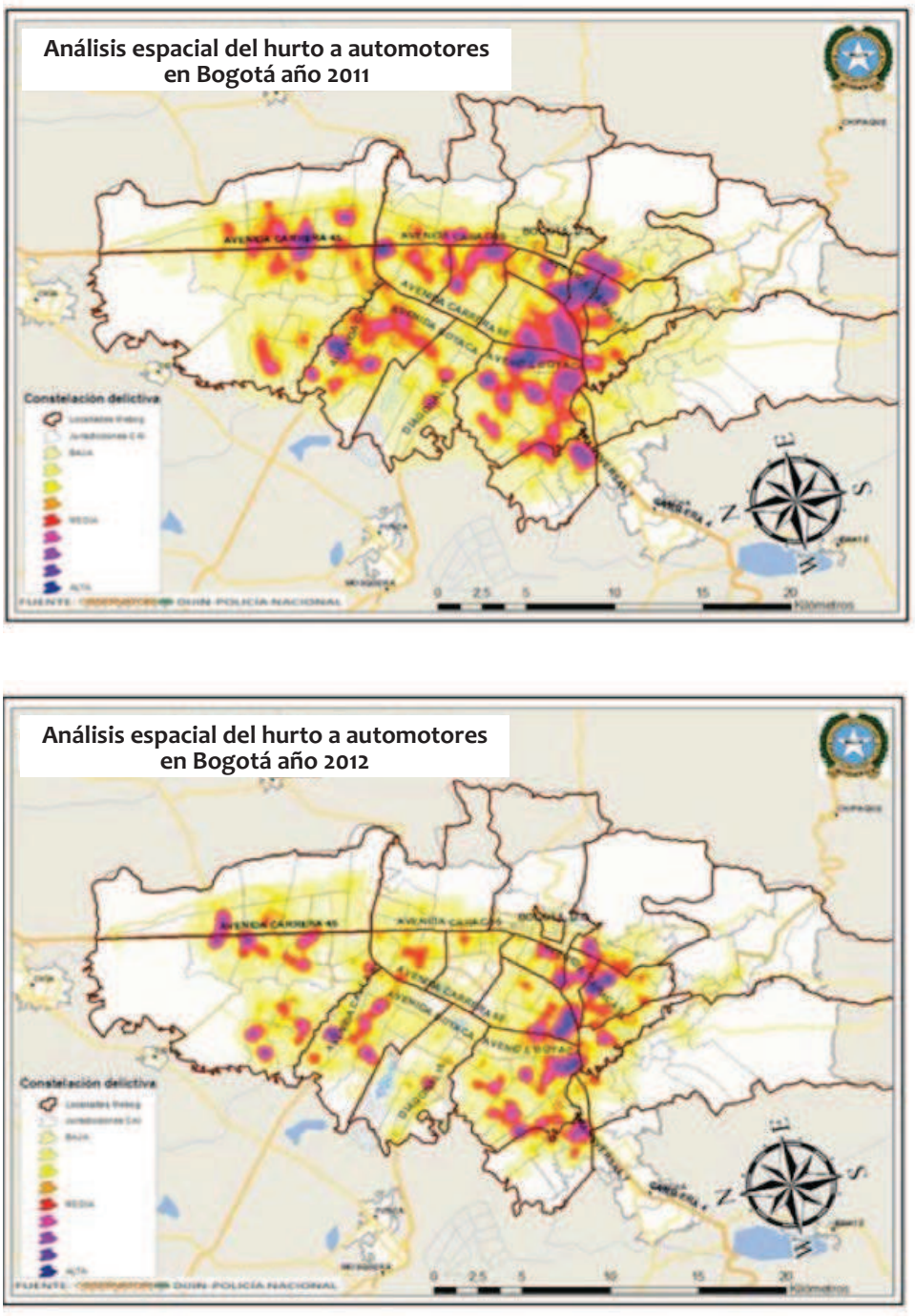
En las entrevistas se logró comprobar la convergencia de actividades legales e ilegales en zonas específicas. La mayoría de los entrevistados coincidían en señalar, como lugares propicios para el hurto, a centros comerciales, iglesias y hospitales, centros de recreación y entretenimiento, y zonas universitarias, comerciales o empresariales.

Los entrevistados distinguían dos tipos de nodos de actividad: primero, zonas en las que se realizan las actividades de encargo, desguace y venta de las partes y carros hurtados, entre las que identificaron sectores de Bogotá que concentran la actividad comercial, como el 7 de Agosto y La Es-

29 En el análisis de los parqueaderos como nodos de actividad preponderantes, se puede tener en cuenta la existencia de aquellos al aire libre, cubiertos, en niveles, con cámaras, con circuitos cerrados, dispositivos electrónicos de control para salidas e ingreso. Como lo ha establecido el OBSER-DIJIN (2012), muchos de estos factores pueden convertirse en elementos diferenciadores de la conducta criminal en unos parqueaderos respecto a otros.

30 La información detallada por localidades se encuentra en la investigación completa "Guía técnica de delitos de mayor criticidad en la ciudad de Bogotá 2008-2012", adelantada por el OBSER-DIJIN y el Viceministerio de Política Criminal (MinJusticia).

Figura 1. Análisis espacial del hurto de automotores en Bogotá, 2011-2012



Fuente: OBSER-DIJIN. Elaboración propia.

ISSN 1794-3108. Rev. crim., Volumen 55, número 2, mayo-agosto 2013, Bogotá, D. C., Colombia

tanzuela. En el segundo tipo se reconocen lugares específicos para la perpetración del hurto, nodos que pueden variar según la modalidad o la estructura de la organización criminal, de manera que zonas de entretenimiento nocturno, como la Avenida 1.º de Mayo o la calle 85 en Bogotá, son propicias para el hurto mediante uso de sustancias psicoactivas (tomasiada), mientras que el bajonazo (atraco) es más frecuente en taxis que se toman para ir a lugares alejados de la ciudad, como el 20 de Julio, Juan Rey, La Victoria, entre otras zonas periféricas de Bogotá; en cuanto al halado, se identifican sitios con importantes dinámicas comerciales (Plaza de Las Américas, alrededores de la plaza del 20 de Julio, Alquería, sector Gorgonzola, alrededor de los locales de San Andresito).

h) Conducta espacial

Es una de las variables con mayor desarrollo en la literatura académica sobre el hurto de vehículos. Las características del lugar ayudan al criminal a determinar un buen objetivo, la posibilidad de que el delito pase inadvertido y si hay vías de escape; por lo tanto, en esta variable la experiencia desempeña un papel importante, dado que proporciona al delincuente un mapa mental de lugares conocidos y sus vías de escape (Levy & Tartaro, 2010, pp. 78-79).

Diversos estudios señalan que desde una perspectiva criminal, mayores distancias significan más esfuerzo necesario, más tiempo requerido y un mayor riesgo de captura, además de la posibilidad de adentrarse en un área que no le es familiar, donde las rutas de escape y los patrones de conducta de los habitantes y la Policía no son conocidos (Ratcliffe, 2006, p. 525). La distancia entre las locaciones del robo y aquellas donde se abandonan los autos provee una información consistente y distintiva de dicha conducta (Tonkin, Grant & Bond, 2008).

En un sentido similar, Westerberg, Grant & Bond (2007) encuentran regularidades en el comportamiento espacial del robo de autos, después de tomar 852 casos y triangular la distancia entre el hogar del agresor, el lugar del robo y el sitio donde este abandona el auto; este comportamiento tiende a configurarse como un triángulo isósceles, en el que las distancias recorridas desde y hacia los lugares de origen de los delincuentes (viviendas) son más o menos iguales, mientras que las distancias entre los puntos de abandono eran más cortas. Al respecto, Tran (2009) anota que zonas mejor mantenidas y de mejor aspecto pueden generar un impacto positivo en la prevención del robo de autos, por la disminución de la percepción del riesgo en los ciudadanos.

En esta variable espacial, la magnitud del parque automotor en las grandes metrópolis explica que el delito ocurra en mayor número en estas. En el caso de Colombia, esta conclusión resulta coherente con el comportamiento del delito, ya que, según lo ha establecido el OBSER-DIJIN, la mayor cantidad de casos en el 2012 se presentaron en las tres ciudades con mayor parque automotor y densidad demográfica, las cuales representan el 64,85% del total de hurtos de vehículos ocurridos en ese año: Bogotá (2.367 y 31,10%), Medellín (1.845 y 10,83%) y Cali (1.745 y 22,92%).

Sumando a lo anterior, la mayoría de los hurtos fueron cometidos en la vía pública (objeto deseable y mayor oportunidad para el delincuente) y en menor proporción en conjuntos residenciales y garajes (vid. tabla 3).

La presencia y calidad de la iluminación en los distintos lugares también es un factor que afecta el proceso de toma de decisión del delincuente, lo que posibilita (o no) su identificación y detección por parte de los posibles guardianes. La iluminación puede favorecer la ocurrencia del delito en determinadas horas (el día puede convertirse en factor evasivo, y la noche, en facilitador).

Teniendo en cuenta la relación de esta variable con el diseño, especialmente, de los espacios en los que se dejan los vehículos, destaca la posibilidad de realizar acciones preventivas en el hurto por medio de la introducción de elementos que permitan la visibilidad tanto de los vehículos como de las personas, la señalización que alerta sobre mecanismos de grabación, vigilancia satelital o conexión con la policía, entre otros mecanismos de disuasión[31].

Tal como señala Ekblom, es posible realizar una "*intervención en mecanismos que causan eventos criminales*" (1995, p. 118); así, a partir de los cambios realizados en el mundo físico, también se afectan los procesos sociales. Dicha intervención en el espacio físico de las circunstancias más cercanas al

31 Garrido et ál. (2001) reconocen la importancia de la señalización, e incluso anotan que es posible que sea efectiva aun cuando los elementos (cámaras, localizadores, etc.) no estén en funcionamiento o no se encuentren instalados, siempre y cuando esta circunstancia no haya sido advertida por los transgresores.

Tabla 3. Porcentaje de vehículos por lugar del hurto, 2008-2012, en Colombia

Clase de sitio	2008	2009	2010	2011	2012
Vías públicas	67,48	67,70	64,83	62,09	67,14
Frente a residencias - vía pública	7,74	6,23	5,82	5,43	6,00
Rodando sobre vía - vía pública	4,81	4,48	2,30	2,69	1,14
Parqueadero	4,78	6,01	6,80	4,52	4,21
No definido	1,65	1,50	1,05	2,20	0,51
Sobre andén - vía pública	1,42	0,96	1,22	0,79	0,78
Bahía	1,34	1,70	3,82	3,58	4,51
Fincas y similares	1,34	1,18	1,15	0,88	1,06
Frente conjunto - vía pública	0,87	0,76	1,83	5,51	3,29
Conjunto residencial	1,38	0,80	0,93	1,12	1,52
Frente a edificio - vía pública	0,62	0,92	0,74	0,62	0,41
Frente a almacén - vía pública	0,54	0,46	0,33	0,63	0,25
Frente a clínica u hospital - vía pública	0,41	0,30	0,52	0,61	0,48
Frente a iglesia - vía pública	0,41	0,35	0,36	0,46	0,40
Bodegas y similares	0,34	0,31	0,32	0,43	0,25
Garaje	0,32	0,45	0,63	0,48	0,34
Carretera	0,00	1,13	2,04	1,48	2,42
Frente a colegio - vía pública	0,29	0,30	0,51	0,67	0,26
Otros	4,26	4,46	4,82	5,80	5,03
TOTAL	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**

Fuente: OBSER-DIJIN. Elaboración propia.

evento criminal se enmarca dentro de la prevención situacional[32].

La prevención situacional o medioambiental, según Garrido et ál. (2001), "*pretende eliminar los objetivos más fáciles, o hacer más reales las consecuencias negativas de la delincuencia*"; retomando a Clarke (1992), los autores señalan que la prevención situacional tiene tres objetivos principales: aumentar el esfuerzo, incrementar el riesgo o reducir la ganancia del delito. Y aunque en la mayoría de los casos no puede evitar el hurto por completo[33], el tiempo y esfuerzo necesarios pueden disminuir la probabilidad del delito o proporcionar tiempo para la reacción de las autoridades.

La efectividad de este tipo de prevención es corroborada desde la ONU, añadiendo a los objetivos propuestos por Clarke (aumentar el esfuerzo, incrementar el riesgo o reducir la ganancia del delito) la necesidad de que dichos objetivos involucren acciones dirigidas a disminuir oportunidades, principalmente mediante prácticas disuasivas o de rediseño de espacios físicos (Torrente, 2001). E. g.: recuperación de espacios públicos, mejor iluminación, espacios deportivos, puntos de vigilancia natural o programas de patrullaje y vigilancia (ONUHABITAT, 2011).

Desde las entrevistas se concluyó la dependencia de la modalidad del hurto con la conducta espacial. En el halado se buscan parqueaderos cercanos y dar una apariencia de normalidad para evadir a las autoridades; contrario a lo que sucede con el atraco o el bajonazo, en los cuales se buscan vías de escape rápidas, y se emprende la huida a gran velocidad.

32 De la prevención situacional se deriva una de las herramientas más utilizadas en algunos países, denominada Crime Prevention Though Environmental Design-CPTED.

33 Señalan los autores que: "*Cualquier protección (…) se puede forzar. Sin embargo, una cerradura que tardara media hora en abrirse ofrece una protección adecuada en la vida diaria, mientras una que se abre al instante pone al propietario en situación de riesgo*" (Garrido et ál., 2001, p. 857).

En algunas de las entrevistas se dio a conocer la relación de la conducta espacial con estudios previos de zonas y objetivos por parte de los delincuentes, quienes indicaban la importancia de estudiar los horarios de más afluencia de público, las rutas con presencia policial, las vías principales y secundarias, y el tráfico promedio, entre otras variables.

i) Penalidad

La penalidad tiene gran influencia en la estimación de costos que realizan los delincuentes en su proceso de toma de decisión. Desde un punto de vista genérico, el marco legal influye en el hurto, al significar mayores o menores costos en caso de ser capturado. Para Becker (1968) y Ehrlich (1996), el sistema penal y el accionar del poder judicial son considerados costos para los delincuentes y, por lo tanto, constituyen un factor de disuasión del crimen[34].

Dependiendo de la legislación del país, las modalidades de hurto pueden variar para evitar incurrir en un delito calificado o agravado y tener menores penas. Igualmente, no solo debe tenerse en cuenta la penalización del delito, sino la pena comparada con los beneficios de la actividad criminal; a pesar de la existencia de sanciones y multas, si estas no son superiores a los beneficios del hurto, su efectividad será muy baja.

Teniendo en cuenta lo propuesto por Ruiz et ál. (2007), la fuerza o intensidad de la pena debe abordarse desde tres perspectivas complementarias: 1) la probabilidad de ser condenado, 2) el número de castigos que llevarían a cárcel, y 3) duración de las penas. El modo como se comportan estos tres estimativos afecta de mayor o menor manera la evaluación de los costos por parte del delincuente; llegado a un nivel de costos que no logra superar el nivel de los beneficios esperados del acto, el delincuente puede ser disuadido de cometerlo.

La penalidad se encuentra mediada por la denuncia de los afectados, la efectividad policial y de la justicia, factores que afectan la probabilidad de una condena, de modo que aunque en el marco jurídico las penas sean altas y severas, si no hay denuncias sobre los hechos delictivos, no hay suficiente efectividad de los organismos encargados de la persecución judicial y penal en la captura y condena de los victimarios, o si, por el contrario, existe lentitud, corrupción e impunidad en el sistema judicial, el poder disuasivo de las penas disminuye.

La importancia de la denuncia y de las penas para disuadir el hurto de automotores es reafirmada por Sánchez, Espinosa & Rivas (2003, p. 1), quienes encontraron que medidas de recuperación del espacio público, programas de cultura ciudadana y justicia cercana al ciudadano tienen un efecto positivo en la reducción del delito, pero enfatizan en que "*la evolución de las medidas 'garrote', en especial la tasa de capturas, explican la reducción en mayor proporción*".

Según el OBSER-DIJIN (2012), las víctimas de hurto de automotores tienden a denunciar el delito en la mayoría de los casos, por razones como el alto valor o representación económica en el patrimonio de la víctima, quien requiere y exige la acción de los organismos de seguridad para su recuperación. Asimismo, la víctima instaura denuncia penal para evitar ser vinculada a hechos criminales u otros, en los cuales el vehículo sea usado y relacionado con su propietario. Y finalmente, las aseguradoras requieren, en el proceso de indemnización, la noticia criminal instaurada de manera formal ante las autoridades de Policía u organismos judiciales, como requisito principal de su función.

Al revisar el papel de la pena y su cumplimiento, se presentan tres fenómenos: uno relacionado con la resocialización o reinserción social positiva del victimario (deber ser), otro con la incapacitación del criminal por un tiempo determinado en su quehacer delictual (tiempo en prisión) y el último vinculado con el aprendizaje criminal derivado de su estadía en prisión, que lo hace propenso a la reincidencia, de modo tal que no necesariamente la pena se convierte en un factor disuasivo o que elimina la conducta criminal.

Lo hallado en las entrevistas en esta variable cobra relevancia superior, pues la mayoría de los entrevistados enfatizaron en el papel de la Policía, la condena y el sistema de justicia en relación con el control del hurto. Se pudo establecer que la mayoría de los delincuentes conocen el carácter delictivo de la actividad, pero desconocen el rigor de la pena.

34 Es importante señalar que las penas pueden tener distintas finalidades: preventiva, retributiva, enmendadora o reinsercionista. La función principal, y a la que se hace referencia en el presente capítulo, es la preventiva, pues por medio de esta se espera evitar la repetición de los delitos, y se da mediante la advertencia o intimidación a la población en general (informando, imponiendo y ejecutando la ley). Según Freuerbach, la finalidad de la imposición de una pena es fundamentar la efectividad de la amenaza penal, ya que sin esta amenaza quedaría inefectiva (Cárdenas, s. f.).

Salvo algunas excepciones, los delincuentes no tienen mayor conocimiento de la severidad de la pena y consideran que esta es desproporcionada y muy alta. A pesar de ello, consideran que sí puede convertirse en un factor de disuasión para los demás delincuentes que conocen de su situación y de la dureza de la ley frente a los delitos.

En los casos en los que los delincuentes tenían mayor conocimiento de la legislación vigente sobre el delito, coincidieron en señalar el aumento de las penas[35] y el impacto que ha tenido esta nueva legislación para contrarrestar el delito. También fue posible identificar que cuando se trata de condenados reincidentes o con cierto conocimiento de la ley, la penalidad deja de ser un obstáculo para el delito; por el contrario, la modalidad del delito se transforma, para evitar circunstancias agravantes en caso de una nueva captura.

j) Transnacionalidad del delito: legislación y cooperación internacional

Tanto la evidencia empírica como lo señalado por distintos criminólogos apuntan a la necesidad de tener en cuenta el contexto internacional. Según Longman (2006) y el OBSER-DIJIN (2010), los delincuentes aprovechan la falta de cooperación y unificación de la información criminal entre países, para comercializar los vehículos en otros estados (especialmente fronterizos); en otras palabras, la expectativa de la ausencia de mecanismos de control que permitan a las autoridades identificar el objeto hurtado o el conocimiento de los antecedentes del carro, facilita la comercialización del vehículo.

Varios autores concuerdan al afirmar que el hurto de vehículos es cada vez menos local y más de carácter global, ante las deficiencias de cooperación y las facilidades de comunicación y transporte de los vehículos hurtados (Longman, 2006; Bezlov & Gounev, 2008; IMVTPC, 2012). Esta situación ha sido capitalizada por los delincuentes, a tal punto que se puede hablar de organizaciones criminales transnacionales que se alimentan del negocio de los vehículos hurtados (Bezlov & Gounev, 2008).

Un dato relevante al respecto lo proporciona la Asociación del Sector Automotriz y sus Partes en Colombia –Asopartes–, quien sostiene que "*de los cerca de 20 mil vehículos que son robados al año en Colombia, también llegan vehículos desguazados de Estados Unidos, con unos 16 mil; de Venezuela, con 5 mil, y de Ecuador, con 2 mil (...)*" (Radio Nacional de Colombia, 2011), lo cual demuestra no solo la magnitud del delito sino también su carácter transnacional.

La cooperación internacional se convierte en un punto clave en el análisis del hurto de automotores, puesto que aumenta las oportunidades de los delincuentes para comercializar los vehículos hurtados con menores riesgos. En la actualidad, el más extendido mecanismo de cooperación internacional en torno al tema se encuentra en INTERPOL y el desarrollo de la base de datos (I24/7) con un módulo de vehículos hurtados, en la que se comparte la información de vehículos en 190 países (INTERPOL, 2012). Sin embargo, la legislación coordinada entre los diversos países para contrarrestar la transnacionalización del hurto de automotores aún no ha sido significativa.

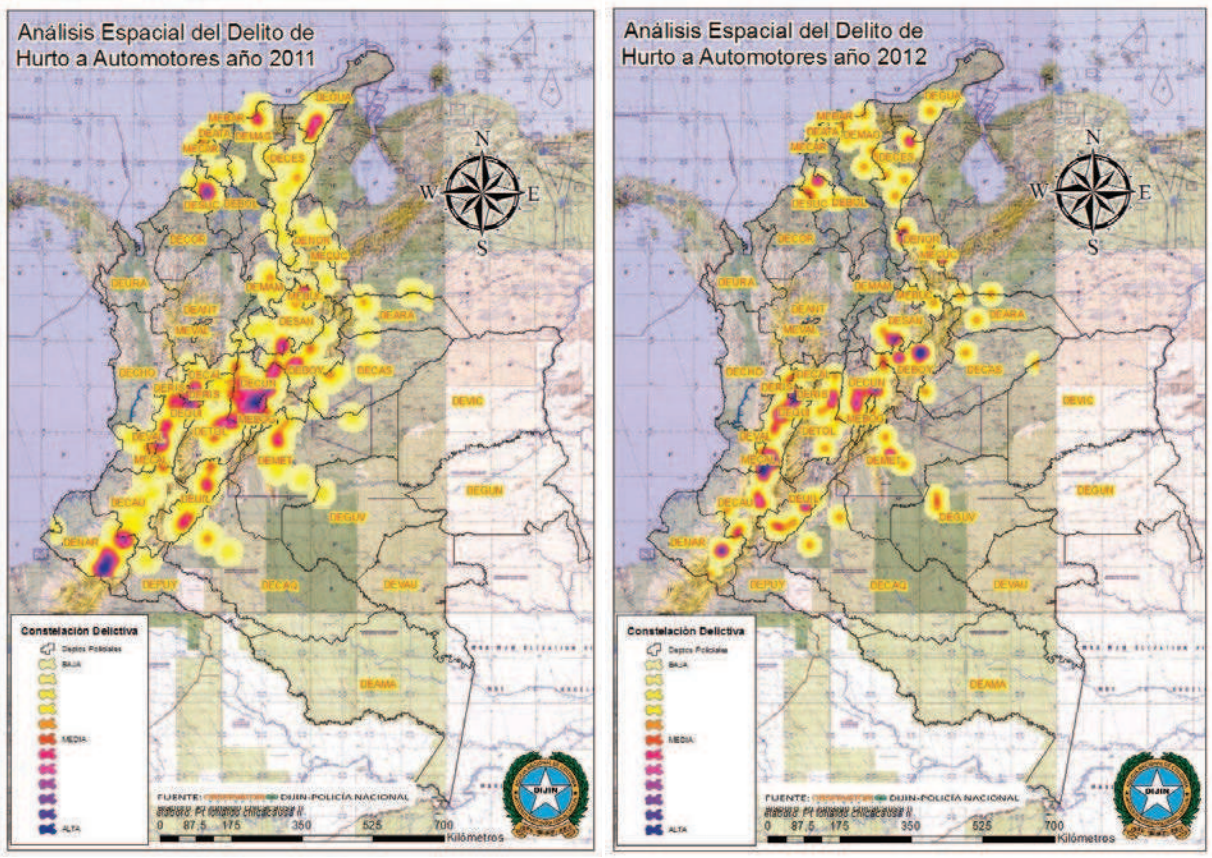
Por lo tanto, en el marco de la pertinencia de esfuerzos y procesos de lucha contra este delito, se plantea la urgencia de entender "una efectiva campaña contra el robo de vehículos, que necesita concentrarse en varios elementos vitales, como el efectivo intercambio de información, actividades coordinadas, persecución agresiva, prevención en la comunidad, educación y medidas de protección a vehículos" (Longman, 2006, p. 16).

Al revisar el caso colombiano, a través del ejercicio del análisis espacial del delito en los años 2011 y 2012 (figura 2), se destaca como resultado la concentración del delito en zonas de frontera[36] (transnacionalidad), que puede atribuirse a la facilidad para evadir a las autoridades entre los límites fronterizos y la capacidad de comercializar el vehículo hurtado entre territorios (en particular, zonas limítrofes con Venezuela y Ecuador). Esta situación evidencia la necesidad de actuar de forma coordinada en el contexto internacional, especialmente entre países vecinos, para la prevención e intervención en el hurto de automotores.

35 En Colombia a partir de la Ley 1142 del 2010.

36 Según el análisis espacial, las zonas con mayores hurtos corresponden a las ciudades capitales, donde el parque automotor es mayor y se encuentra una gran cantidad de nodos de actividad; sin embargo, se destacan las zonas de frontera, ya que hay una gran cantidad de hurtos en relación con el nivel más bajo del parque automotor, que ocurre por la injerencia de factores fronterizos, como la internacionalización del automotor y demora en la reacción de los organismos judiciales frente al hurto.

Figura 2. Análisis espacial del hurto de automotores en Colombia, 2011 y 2012



Fuente: OBSER-DIJIN. Elaboración propia.

Al contemplar la transnacionalidad del delito, es necesario tener en cuenta en Colombia el Decreto 400 del 17 de febrero del 2005, "por medio del cual se establecen las condiciones, términos y requisitos para autorizar la internación temporal de vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores a los residentes en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo y se reglamenta el procedimiento respectivo", ya que por medio de este decreto los municipios fronterizos tienen la facultad de legalizar el tránsito de los vehículos provenientes de otros países, y es en la aplicación de esta normatividad que los delincuentes aprovechan para formalizar gran cantidad de los vehículos hurtados.

Se trata de un factor reconocido por los entrevistados, aunque la mayoría de ellos no participan de los traslados ni de la venta de los automóviles en otros países. Las características más relevantes de esta variable, identificadas por los entrevistados, son:

- Los carros hurtados se llevan a zonas de frontera, especialmente en La Guajira (frontera con Venezuela).
- La falta de actualización inmediata de las bases de datos de carros hurtados para comercializarlos en los demás países es un factor facilitador del delito. Hasta ahora la actualización de la base de datos se realiza meses después del reporte del hurto, por lo cual el delincuente busca vender el carro a un comprador de buena fe, antes de que la base de datos se actualice y se identifique el origen ilegal del vehículo.
- Otras zonas de frontera (con Ecuador) son también destinos de los carros hurtados, pero con menor frecuencia que en la frontera colombo-venezolana.

k) Instrumentalización del hurto de automotores

En investigaciones y hallazgos empíricos del OBSER-DIJIN se han identificado en Colombia la instrumentalización del hurto de vehículos, con el propósito de utilizar los automotores para actividades criminales, como secuestros, extorsiones, actos de terrorismo, tráfico de estupefacientes, hurtos, tráfico de armas y otros ilícitos, que le permiten al delincuente desviar la atención de las autoridades judiciales en la identificación del medio de transporte utilizado para el delito, y que puede ser el punto de partida de una investigación judicial[37]. Es decir, el delito del hurto de automotores en algunos casos no se motiva solamente por el lucro asociado a la actividad y a la posibilidad de la venta del vehículo o sus partes (principal fuente de rentabilidad del delito), sino también puede estar motivado por la necesidad para la comisión de otro hecho punible (Longman, 2006).

Frente a este mismo aspecto, Stauffer & Bonfanti (2006), al recopilar distintos estudios sobre el hurto de automotores en Estados Unidos, indican que hay una estrecha relación de este delito con otras actividades criminales, como el tráfico de drogas y de personas, e incluso con el terrorismo. Igualmente, al observar el comportamiento del hurto de vehículos en Estados Unidos, las académicas Lyons & Teigen (2008) señalan que algunos automotores reportados como robados se usan para el tráfico de drogas, tiroteos y robos armados, y mencionan como principal razón la posibilidad del perpetrador de eludir a las autoridades, debido a la inexistencia de un vínculo jurídico entre el delincuente y el vehículo involucrado, más aún si se tiene en cuenta que el patrón más regular de esta conducta es el abandono del automotor luego de la comisión del delito.

Esta versatilidad o instrumentalización del hurto de automotores también fue reconocida por Interpol (2012), luego de afirmar que "*(…) los automóviles se roban no solo por su valor intrínseco, sino también para ser utilizados como objeto de tráfico, a fin de financiar otros delitos o para transportar bombas o perpetrar otras actividades delictivas*".

Por lo tanto, en esta categoría se evidencian niveles de organización del crimen; es decir, la relación entre delincuencia organizada y hurto, toda vez que no tiene aplicabilidad la explicación económica y lucrativa del delito en sí mismo, en la cual el delincuente puede actuar enfocado exclusivamente en el hurto y su rentabilidad ilegal. Aquí es necesario tener en cuenta la motivación del hurto, para identificar si los beneficios o ponderación del delito en el delincuente es solo de comercialización y distribución, o existen otras motivaciones conexas, como el cumplimiento de tareas asignadas por una organización delincuencial, reconocimiento dentro un grupo criminal e incluso la convicción de que el hecho será útil para un propósito delictual mayor.

Al realizar las entrevistas se observó la conexión del hurto de automotores con otros delitos, a través de dos posibles relaciones: la primera es la perpetración de otros delitos durante la comisión del hurto (e. g., homicidio, lesiones personales, uso de estupefacientes, entre otros), y la segunda corresponde a la instrumentalización del hurto; es decir hace referencia al uso de los automóviles hurtados para la comisión de otros delitos.

En cuanto a la instrumentalización, la totalidad de los entrevistados señaló que generalmente no es el mismo grupo dedicado al hurto el que comete estos delitos, sino que se vende el auto a otros grupos, quienes lo utilizan para otros propósitos (secuestro, sicariato, tráfico de drogas, estafa, hurto a residencias, entre otros).

Variables críticas en el hurto de automotores desde la teoría de la oportunidad y la teoría de la elección racional

Tanto la revisión bibliográfica como el análisis de entrevistas a personas condenadas permiten concluir la existencia de algunos factores o variables influyentes en el delito de hurto de automotores. Sin embargo, no basta con establecer cuáles son estas variables, sino también cómo influyen en el delito.

Con el propósito de responder al "cómo" de esta relación, se seleccionaron dos teorías para el análisis: la teoría de la oportunidad y la teoría de la elección racional (TER), descritas anteriormente. Estas permiten observar cómo las variables presentadas en el artículo interactúan para generar determinados resultados en la conducta delictual del hurto de

37 Al utilizar vehículos hurtados, a los cuales por lo general les cambian placas, números de identificación, color de pintura, entre otras modificaciones, los delincuentes desvían la orientación de la investigación, guiando a las autoridades hacia los propietarios y no a ellos.

ISSN 1794-3108. Rev. crim., Volumen 55, número 2, mayo-agosto 2013, Bogotá, D. C., Colombia

automotores, poniendo énfasis en aspectos distintos, pero igualmente importantes, de los procesos de toma de decisión, la racionalidad humana y su interacción con un contexto determinado.

En cuanto a la teoría de la oportunidad, planteada por Cohen & Felson (1979), con los tres elementos que al confluir en el espacio y el tiempo llevan a la ocurrencia del delito, según se pudo establecer en este artículo, cada uno de esos factores se compone a su vez de distintos elementos; e. g., la motivación del individuo depende de la rentabilidad de la venta de autopartes hurtadas, a la vez que se tienen en cuenta los costos, las posibles penas a las que puede ser condenado el individuo, e incluso la motivación puede estar dada por la necesidad del vehículo para la comisión de otro delito.

La disposición del objetivo deseable depende de la tecnología del vehículo que será hurtado, la tecnología de la cual dispone el individuo, el lugar donde se encuentra estacionado el vehículo o su confluencia con las actividades rutinarias del delincuente.

En cuanto a la ausencia de un guardián eficaz, las variables de seguridad, control informal o transnacionalidad pueden explicar el fenómeno; es decir, esta ausencia no solo hace referencia a la Policía, sino también a las cámaras de seguridad, alarmas, la falta de cooperación y cuidado de los ciudadanos, ausencia de autoridades fronterizas o de cooperación entre países, etc.

Sobre la aplicación de esta teoría, tenemos que si bien Cohen y Felson plantearon la confluencia en tiempo y espacio de tres factores, cada uno de estos se compone a su vez de distintos elementos o variables, que no son estáticas sino que interactúan y pueden influir en la eficacia del guardián, al tiempo que también afectan la motivación del individuo o la disposición del objetivo.

En cuanto a la TER, la aplicación es igualmente compleja, debido a la interacción y las distintas formas que pueden tomar cada una de las variables; sin embargo, cambia el enfoque desde el cual se analizan las variables y sus interacciones. Siendo la preocupación principal de esta teoría el proceso de toma de decisión del individuo y los factores que hacen que este decida cometer (o no) el hurto y su modalidad, es posible analizar cada una de las variables destacadas en el artículo, a partir de sus ventajas y desventajas, o en términos de la TER, de sus costos y sus beneficios; la lógica de la TER indica que solo si el individuo cree que las ventajas superan los obstáculos, cometerá el delito.

Es posible evaluar una situación determinada asignando un valor positivo o negativo a cada una de las variables presentadas; si al sumar todos los valores obtenemos un resultado negativo, entonces probablemente el individuo no hurtará el auto, puesto que los costos superarían los beneficios. Por el contrario, si hay una variable con número positivo muy alto (e. g., la rentabilidad) y el resultado es positivo, tendremos un individuo motivado, que racionalmente cometerá el delito.

Resulta importante señalar la necesidad de aplicar las teorías en un contexto determinado y situaciones específicas, ya que cada uno de los escenarios puede plantear una configuración diferente de la oportunidad, como que no todos los individuos son iguales, es decir, no todos valoran igual el beneficio económico que se recibe por auto hurtado, respecto a la probabilidad de captura y el tiempo que pasaría en prisión; igualmente, no todos los individuos tienen la misma percepción del riesgo en una situación determinada.

Además de permitir el análisis de la manera como las distintas variables se relacionan y configuran el delito, las dos teorías también dejan establecer una orientación para el control o disuasión del hurto de automotores. Desde la teoría de la oportunidad se establece la intervención en alguno de los elementos que componen el triángulo, y así evitar la oportunidad para el delito; por su parte, desde la TER se propone influir en la valoración de las utilidades, bien sea por medio de la reducción de los beneficios o el aumento de los costos asociados a la actividad.

Las teorías presentadas explican el delito a partir de distintos elementos; sin embargo, se observa que en el caso del hurto de automotores, las once variables (rentabilidad, tecnología, facilidad de legalización, nivel organizativo de los delincuentes, seguridad, vigilancia informal, nodos de actividad, conducta espacial, penalidad, transnacionalidad e instrumentalización) interactúan y tienen un efecto tanto en las características de la oportunidad para la comisión de un delito: individuo motivado, objetivo deseable, ausencia de guardián o protección eficaz (Cohen & Felson, 1979), como en la ponderación de los costos y beneficios potenciales de la perpetración del delito (TER).

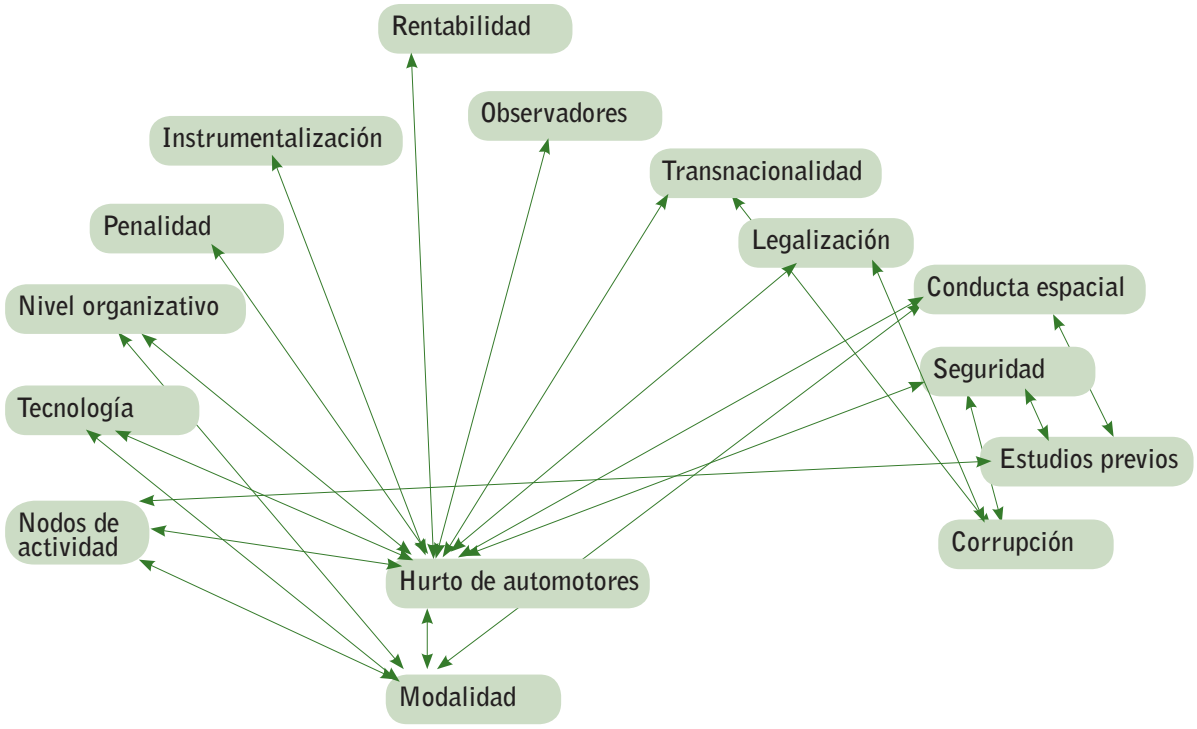
Conclusiones

Una vez analizados los diferentes planteamientos teóricos, hallazgos de investigación, evidencia empírica y las teorías de la elección racional y la oportunidad, se identificaron once variables coincidentes en los planteamientos explicativos del hurto de automotores desde diferentes países y autores, además de algunas variables emergentes, que fueron recurrentes y consideradas de gran relevancia en las entrevistas realizadas. El árbol de categorías que sintetiza el análisis de las entrevistas se encuentra en la gráfica 3.

Teniendo en cuenta el desarrollo del análisis y la aplicación de las dos teorías utilizadas en la comprensión del fenómeno, se explican cada uno de los principales hallazgos, así:

- La metodología utilizada permitió establecer la interacción entre las variables de a) rentabilidad, b) tecnología, c) facilidad de legalización, d) nivel organizativo de los delincuentes, e) seguridad, f) vigilancia informal, g) nodos de actividad, h) conducta espacial, i) penalidad, j) transnacionalidad, k) instrumentalización[38] y las características de la oportunidad para la comisión de un delito *–individuo motivado, objetivo deseable, ausencia de guardián o protección eficaz–*, propuestas por Cohen y Felson (teoría de la oportunidad), y la ponderación de los costos y beneficios potenciales de la perpetración del delito, soportados por la teoría de la elección racional. Esta relación se encuentra, a su vez, mediada por otras variables emergentes, como la corrupción, la economía y la modalidad del delito.

Gráfica 3. Variables estudiadas y categorías emergentes de las entrevistas



Vista de red de la sistematización de entrevistas en Atlas TI.
Fuente: Entrevistas a victimarios y evidencia empírica del OBSER-DIJIN. Elaboración propia.

38 Resulta interesante destacar que, a pesar de las limitaciones en la información y las dificultades metodológicas en la época de 1986, Solano (1986) identificó y describió algunas de las características que surgieron en este escrito (nivel organizativo de los delincuentes, zonificación del delito, modernización y especialización de los delincuentes ante las tecnologías y el carácter transnacional), situación que sugiere el mantenimiento en algunas tendencias del delito y tal vez la dificultad de los Estados y organismos de seguridad para atacar los componentes estructurales que generan y mantienen el hurto de automotores.

- A pesar de la coincidencia de algunas de las once variables expuestas en este escrito, en todos los estudios analizados no se encontró publicación que contrastara los principales elementos en el análisis del hurto de automotores; al contrario, se identificó que la mayoría de los estudios solo toman algunas de las características y profundizan en ellas de manera cualitativa o cuantitativa.

- Es posible diagramar la relación entre las once variables necesarias para la comprensión del hurto y su aplicabilidad en las teorías de elección racional y la oportunidad del delito (vid. gráfica 4); así se identifican los diferentes componentes necesarios en el entendimiento del fenómeno.

- La interacción entre las variables presentadas en un contexto específico influye en el proceso de toma de decisión del delincuente (si la persona decide finalmente cometer o no el delito), pero también puede determinar su modalidad particular (e. g. halado, atraco, estafa, suplantación, con uso de sustancias psicoactivas), dependiendo de los factores de oportunidad y de la búsqueda de la maximización de su beneficio, es decir, buscando siempre obtener el mayor beneficio al menor costo o riesgo posible.

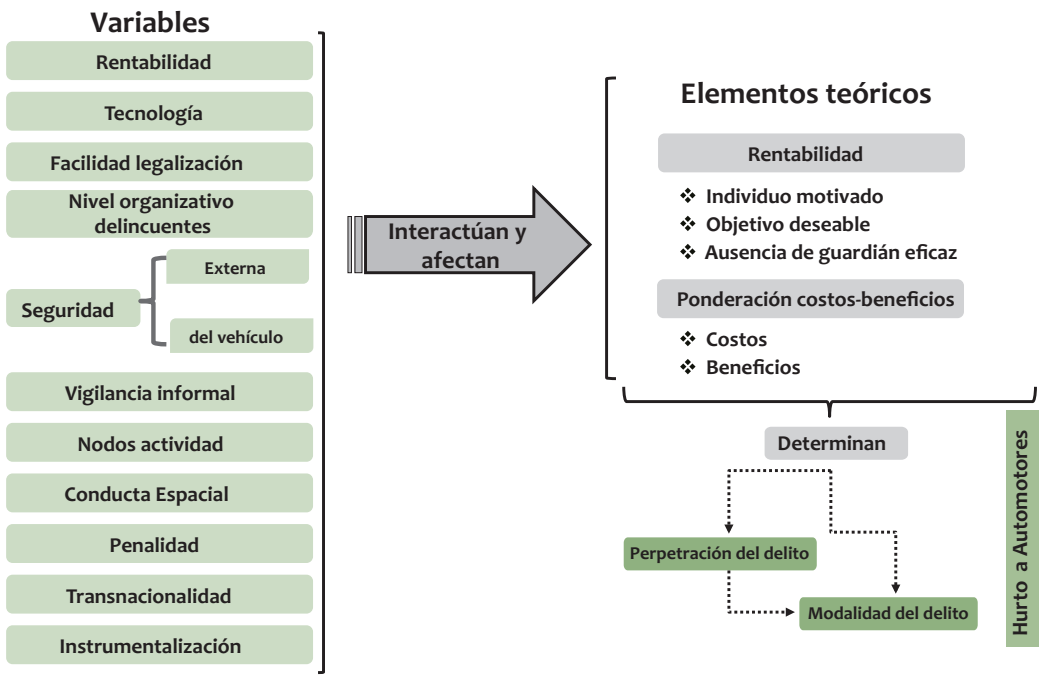
- Es necesario enfatizar en el carácter complejo del hurto de automotores, lo cual exige una visión amplia, para evitar las concentraciones en unos pocos factores o un factor único. Solo a través de una comprensión holística es posible generar medidas de prevención y actuación en diversos frentes, que resulten más innovadoras y efectivas.

- El abordaje del hurto planteado en este documento logra evidenciar posibles líneas generales para intervenir el problema del hurto de automotores, de la siguiente manera:

  - La regulación del mercado de autopartes puede reducir la rentabilidad del hurto; al aminorar los espacios que demandan los elementos hurtados, disminuye también la rentabilidad del delito.

  - La marcación de las partes del vehículo con abrasivos de aire a presión disminuye el hurto de autos y piezas, ya que les resta valor. Por tanto, se recomienda el fomento de la marcación por medio de campañas masivas y con la colaboración de aseguradoras y talleres para que realicen esta tarea gratis o a precios más accesibles.

Gráfica 4. Relación entre las variables, elementos teóricos y el hurto de automotores



Fuente: Elaboración propia.

ISSN 1794-3108. Rev. crim., Volumen 55, número 2, mayo-agosto 2013, Bogotá, D. C., Colombia

- La constante actualización tecnológica por parte de las autoridades judiciales y de Policía permite identificar nuevos dispositivos, elementos o estrategias de seguridad, además de nuevos dispositivos y mecanismos que pueden emplear los delincuentes para realizar los hurtos. El conocimiento de las tecnologías empleadas por los delincuentes para cometer el hurto permite el despliegue de estrategias focalizadas.

- Es necesario aumentar el nivel de sofisticación del VIN y de los registros de los vehículos, de modo tal que estos tengan en cuenta los desarrollos tecnológicos actuales y sistemas para evitar su falsificación.

- El sistema de salvamentos debe ser reestructurado, para evitar la comercialización de autopartes robadas "justificadas" con estos. Es necesario que las actas de remate sean más detalladas, tener mayor control sobre los destinatarios de los remates, realizar estudios previos de las personas que compran remates por pérdida total o considerar "marcar" los elementos rematados.

- Es necesaria la cooperación de las empresas automotrices: con una política de precios de autopartes nuevas y usadas, que desestimule la demanda de autopartes de segunda, o por medio de la exigencia de dispositivos de seguridad probados en todos los vehículos de circulación nacional.

- Fortalecer la participación ciudadana como denunciantes del delito o promoviendo actitudes de cuidado sobre los vehículos (e. g., parquear en lugares seguros destinados para tal propósito, cerrar correctamente puertas y ventanas, no dejar las llaves en el auto o "escondidas" cerca de este, visitar talleres autorizados, no comprar autopartes de segunda, etc.).

- Identificar las zonas más críticas en las ciudades y diseñar estrategias de prevención específicas para ellas (e. g., en cooperación con centros comerciales, con vigilancia o sistemas de seguridad en dichas zonas, campañas en áreas críticas, etc.).

- Incentivar la inclusión de zonas de parqueo en los POT –Planes de Ordenamiento Territorial– de las ciudades principales, preferiblemente en zonas comerciales y residenciales donde se haya identificado una alta incidencia del hurto. Diseñar y promover que dichas zonas de parqueo sean consistentes con los postulados de la prevención del delito por medio del diseño (más iluminadas, con suficiente visibilidad), y que resulten más accesibles a los ciudadanos, a unos costos que estimulen el uso de los parqueaderos legales y con todos los parámetros.

- Involucrar a los administradores de parqueaderos en las estrategias contra el hurto, establecer su responsabilidad en caso de que el hurto se realice en un parqueadero (e. g., la tarifa de parqueo incluye un seguro en caso de robo; obligar a que los parqueaderos se hagan responsables por autopartes robadas, evitar que en ellos se queden las llaves de los vehículos, etc.).

- Realizar análisis espacial de los delitos de hurto de automotores, con el propósito de encontrar regularidades e identificar sujetos u organizaciones con un comportamiento espacial específico.

- Gestionar espacios y programas de cooperación con los países vecinos en lo relativo a este delito, para frenar la comercialización de autopartes robadas a nivel transnacional. Medidas como la creación de bases de datos compartidas sobre autos robados, mayores controles en zonas fronterizas y de mercancías, entre otras.

- Teniendo en cuenta la importancia de la penalidad y el papel de la denuncia, se observa que los delitos contra la propiedad son menos denunciados por la poca credibilidad de los ciudadanos hacia las instituciones, razón por la cual es necesario no solo facilitar los mecanismos de denuncia, sino también tener más resultados y mayor publicidad de estos.

- Coordinar y desarrollar programas metodológicos con las fiscalías de las diferentes seccionales, con el propósito de judicializar y dar captura a los autores del hurto, así como recuperar los elementos hurtados. El aumento en la efectividad de la Policía y la justicia incentiva la denuncia y la cooperación de los ciudadanos para contrarrestar el hurto.

ISSN 1794-3108. Rev. crim., Volumen 55, número 2, mayo-agosto 2013, Bogotá, D. C., Colombia

- Frente al cúmulo de variables expuestas en el documento, todas apuntan a la prevención, disuasión y control del delito, en especial de tipo situacional. Sin embargo, se concluyó que la rentabilidad es la principal motivación del delito, por lo cual si se busca minimizar en su mayor potencial el hurto, es necesario estudiar a fondo y centrar la atención en la variable económica, la cual incide de manera directa en la génesis y sostenimiento del fenómeno, además de estar relacionada con el uso de salvamentos y el comercio de autopartes ilegales.

- Crear o fortalecer grupos de investigación criminológica que realicen análisis, seguimiento y contraste con la evidencia empírica del fenómeno, que permitan identificar líneas de acción en la prevención, disuasión y control del delito.

Referencias

Abitbol, P. & Botero, F. (2005). Teoría de la elección racional: estructura conceptual y evolución reciente. *Colombia Internacional,* 62: 132-145.

Acero-Soto, S. & Pérez, B. (2008). Los delitos contra el patrimonio en Colombia: comentarios sobre su comportamiento en décadas recientes. *Revista Criminalidad,* 50 (1): 60-71.

Aparicio, Norza, E., J. & Díaz, J. (2010). *Guía para la investigación criminológica en el Observatorio del Delito*. Bogotá: Observatorio del Delito - Dirección de Investigación criminal e INTERPOL.

Asopartes (2012). Informe Hurto Automotor. Recuperado el 28 de febrero del 2013, de: http://www.asopartes.com/estadisticas-del-sector/finish/30-ano-2012/187-hurto-automotor-ano-2012.html.

Becker, G. (1968). Crime and Punishment: An Economic Approach. *Journal of Political Economy,* 76: 169-217.

Beltrán, I. & Salcedo, E. (2007). *El crimen como oficio.* Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Bezlov, T. & Gounev, P. (2008). From the economy of deficit to the black-market: Car theft and trafficking in Bulgaria. *Trends in Organized Crime,* 11 (4): 410-429.

Botero, J. M. (2005). *El hurto de vehículos en Colombia (2003-2004):* un análisis desde la teoría económica del crimen. Monografía de grado para optar al título de economista, Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia.

Brantingham, P. J. & Brantingham, P. (1981). *Environmental criminology.* Los Angeles: Sage.

Cárdenas, M. (s. f.). *Las teorías de la pena y su aplicación en el código penal.* Derecho y cambio social. Recuperado el 22 de marzo del 2013, de: http://www.bahaidream.com/lapluma/derecho/revista002/pena.htm.

Clarke, R. V. & Harris, P. (1992). Auto theft and its prevention. *Crime Justice,* 16 (1): 1-54.

Cochran, J. K. & Bromley, M. (2002). Auto burglaries in an entertainment district: Patron perceptions of risks and precautionary behavior. *Journal of Security Administration,* 25 (1): 1-15.

Cohen, L. & Felson, M. (1979). Social Change and Crime Rate Trends: A Routine Activity Approach. *American Sociological Review,* 44: 588-605.

Colombia, Congreso Nacional de la República (2000, 24 de julio). "Ley 599 de 2000, por la cual se expide el Código Penal". En *Diario Oficial,* No. 44.097, Bogotá.

Colombia, Congreso Nacional de la República (2003, 2 de julio). "Ley 813 de 2003, por medio de la cual se derogan, adicionan y modifican algunos artículos de la Ley 599 de 2000". En *Diario Oficial,* No. 45.237, Bogotá.

Colombia, Congreso Nacional de la República (2007, 28 de junio). "Ley 1142 de 2007, por medio de la cual se reforman parcialmente las Leyes 906 de 2004, 599 de 2000 y 600 de 2000 y se adoptan medidas para la prevención y represión de la actividad delictiva de especial impacto para la convivencia y seguridad ciudadana". En *Diario Oficial,* No. 46.673, Bogotá.

Colombia, Congreso Nacional de la República (2011, 24 de junio). "Ley 1453 de 2011, por medio de la cual se reforma el Código Penal, el Código de Procedimiento Penal, el Código de Infancia y Adolescencia, las reglas sobre extinción de dominio y se dictan otras disposiciones en materia de seguridad". En *Diario Oficial,* No. 48.110, Bogotá.

Cornish, D. B. & Clarke, R. V. (1986). *The Reasoning Criminal: Rational Choice Perspectives on Offending.* New York: Springer-Verlag.

Dhami, M. (2008). Youth Auto Theft: A Survey of a General Population of Canadian Youth. *Canadian Journal of Criminology and Criminal Justice,* 50 (2): 187-209.

Drozda, C. (2006). Lifestyles of youth in auto theft: an exploratory study. *Leisure/Loisir,* 30 (1): 11-132.

Ehrlich, I. (1996). Crime, Punishment, and the Market for Offenses. *Journal Economics Perspectives*, 10: 43-67.

Ekblom, P. (1995). Less Crime, by Design. *Annals of the American Academy of Political and Social Science,* 539: 114-129.

Farberman, H. (1975). A Criminogenic Market Structure: The Automobile Industry. *The Sociological Quarterly,* 16 (4); 438-457.

Field, S. (1993). Crime prevention and the costs of auto theft: An economic analysis. En Clarke, R. (Ed.). *Crime Prevention Studies.* Mensey, NY: Criminal Justice Press.

Fujita, S. (2010). Risk Factors for Auto Theft. *Research Brief Series Dedicated to Shared Knowledge,* 3: 1-3.

Garrido, V., Stangeland, P. & Redondo, S. (2001). *Principios de criminología* (2.ª ed). España: Tirant lo Blanch.

Hechter, M. & Kanazawa, S. (1997). Sociological Rational Choice Theory. *Annual Review of Sociology,* 23: 191-214.

Illinois Motor Vehicle Theft Prevention Council –IMVTPC– (2012). Statewide Motor Vehicle Theft: Prevention strategy 2012-2025. Illinois.

INTERPOL (2012). *Robo de vehículos.* Recuperado el 13 de febrero de 2013, de: http://www.interpol.int/es/Criminalidad/Robo-de-veh%C3%ADculos/Robo-de-veh%C3%ADculos.

Karmen, A. (1981). Auto Theft and corporate irresponsibility. *Contemporary Crises,* 5: 63-81.

Levy, M. & Tartaro, C. (2010). Auto Theft: A Site-Survey and Analysis of Environmental Crime Factors in Atlantic City, NJ. *Security Journal,* 23: 75-94.

Longman, M. (2006). The Problem of the Vehicle Theft. En Stauffer, E. & Bonfanti, M. (Eds.). *Forensic Investigation Of Stolen-Recovered And Other Crime Related Vehicles* (pp. 1-21). Burlington: Academic Press.

Lyons, D. & Teigen, A. (2008). Auto Theft Prevention. Washington: National Conference of State Legislatures.

Michael, S. E., Hull, R. B. & Zahm, D. L. (2001). *Environmental factors influencing auto burglary.* Environment and Behavior, 33 (3): 368-388.

Norza, E. & Espino, G. (2011). Criminalidad y análisis espacial de los delitos en Colombia, 2010. *Revista Criminalidad*, 53 (1): 17-43.

Observatorio del Delito - Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL (2012). "Propuestas para la medición del hurto de vehículos en Colombia" [documento de trabajo].

Observatorio del Delito - Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL (2012). "Análisis especial del delito de hurto de automotores, 2011-2012" [documento de trabajo].

Observatorio del Delito - Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL (2012). "Hurto de vehículos en Colombia" [documento de trabajo].

Observatorio del Delito - Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL (2010). "Apreciación de situación hurto de vehículos en la frontera colombo-ecuatoriana" [documento de trabajo].

Observatorio del Delito - Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL (2010). "Análisis temático del hurto de automotores" [documento de trabajo].

Observatorio del Delito - Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL y Viceministerio de Política Criminal - Ministerio de Justicia (2013). Guía técnica de delitos de mayor criticidad en la ciudad de Bogotá, 2008-2012. Bogotá.

ONUHABITAT (2011). Guía para la prevención en barrios. Hacia políticas de cohesión social y seguridad ciudadana. Chile.

ONUHABITAT, PNUD y Alcaldía Mayor de Bogotá (2009). Hábitat y seguridad urbana. Bogotá.

Radio Nacional de Colombia (2011, 29 de septiembre). Robo de autopartes deja pérdidas por más de un billón de pesos al año, reporta Asopartes. Recuperado el 1.º de marzo de 2013, de http://www.radionacionaldecolombia.gov.co/contenido/1-noticias/21747-robo-de-autopartes-deja-perdidas-por-mas-de-un-billon-de-pesos-al-ano-reporta-asopartes.

Ratcliffe, J. H. (2006). Vehicle crime mapping. En Stauffer, E. & Bonfanti, M. (Eds.). *Forensic Investigation Of Stolen-Recovered And Other Crime Related Vehicles* (pp. 521- 542). Burlington: Academic Press.

Ruiz, P. et ál. (2007). Determinantes de la criminalidad: análisis de resultados. *Política Criminal,* 3: 1-80.

Sánchez, F., Espinosa, S. & Rivas, A. (2003). *¿Garrote o zanahoria? Factores asociados a la disminución de la violencia homicida y el crimen en Bogotá,* 1993-2002. CEDE: Bogotá.

Sherman, L. (2012). *Desarrollo y evaluación de programas de seguridad ciudadana en América Latina: protocolo para la prevención del delito a partir de la evidencia.* Cambridge: BID-IFD.

Solano, J. E. (1986). *El hurto de automotores: compendio jurídico-criminológico y su investigación.* Medellín: Editora Jurídica de Colombia.

Stauffer, E. & Bonfanti, M. (2006). Preface. En Stauffer, E. & Bonfanti, M. (Eds.). *Forensic Investigation of Stolen-Recovered and other Crime-Related Vehicles.* Burlington: Academic Press.

Tonkin, M., Grant, T. & Bond, J. W. (2008). To Link or Not to Link: A Test of the Case Linkage Principles Using Serial Car Theft Data. *Journal of Investigative Psychology and Offender Profiling*, 5: 59-77.

Tran, P. (2009). Motor Vehicle Theft: The Offender, Environment, and Community. Working Paper # 2009-10: Center for Public Safety Initiatives. Rochester Institute of Technology: Rochester.

Velásquez, C. A. (2011). ¿Es sostenible la reducción del hurto a automotores mediante atraco en Bogotá? *Revista Criminalidad,* 53 (1): 349-372.

Walsh, J. A. & Taylor, R. (2007). Community structural predictors of spatially aggregated motor vehicle theft rates: Do they replicate? *Journal of Criminal Justice,* 35: 297-311.

Weisburd, D. & Green, L. (1994). Definiting the street level drug market. En McKenzie, D. & Uchida, C. (Eds.). *Drugs and crime: Evaluating public policy initiatives.* California: Sage.

Westerberg, K., Grant, T. & Bond, J. (2007) Triangulation Mobility Of Auto-Theft Offenders. *Journal of Investigative Psychology and Offender Profiling,* 4: 109-120.