

Conductores en estado de embriaguez en Colombia y la implementación de la Ley 1696 de 2013

Driving under the influence of alcohol in Colombia, and the implementation of Act ("Ley") 1696 of 2013

Condutores no estado de intoxicação pelo álcool na Colômbia e a implementação da lei 1696 de 2013

FECHA DE RECEPCIÓN: 2015/10/08 FECHA CONCEPTO EVALUACIÓN: 2015/11/13 FECHA DE APROBACIÓN: 2015/11/19

Julián Ricardo Buitrago Cubides

Magíster en Criminología y Victimología.
Mayor de la Policía Nacional de Colombia.
Investigador criminológico, Centro de Investigaciones Criminológicas,
Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL
Bogotá, D. C., Colombia.
julian.buitrago@correo.policia.gov.co

Ervyn Norza Céspedes

Doctor (c) en Ciencia Política.
Capitán de la Policía Nacional de Colombia.
Investigador criminológico, Observatorio del Delito,
Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL
Bogotá, D. C., Colombia.
ervyn.norza@correo.policia.gov.co

Héctor Ruiz Arias

Magíster en Investigación Criminal.
Mayor de la Policía Nacional de Colombia.
Comandante Puerto de Antinarcóticos San Andrés,
San Andrés, Colombia.
hector.ruiz@correo.policia.gov.co

Para citar este artículo / To reference this article / Para citar este artigo: Buitrago, J. R., Norza, E. & Ruiz, H. (2015). Conductores en estado de embriaguez en Colombia y la implementación de la Ley 1696 de 2013. *Revista Criminalidad*, 57 (3): 27-40.

RESUMEN

La conducción en estado de embriaguez está ocasionando daños a la integridad física de conductores, pasajeros y terceros vinculados en los accidentes de tránsito, situación que demanda de forma oportuna la acción de las autoridades en esta materia. En diciembre del 2013 el Estado colombiano expidió la Ley 1696, por medio de la cual se dictaron disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas, como el desarrollo de acciones preventivas, de control y de persecución a los infractores. El impacto parcial de esta norma se estudió durante los primeros semestres de los períodos 2010-2013 y 2014,

teniendo en cuenta las variables de tiempo-lugar-modo, y se describieron las mismas desde la teoría del control e investigaciones sobre esta. Se desarrolló una investigación no experimental, mediante un estudio cuantitativo de tipo descriptivo. Los datos fueron obtenidos por bases estadísticas de la Policía Nacional de Colombia. Los resultados muestran que la implementación de la Ley 1696 no cambió la frecuencia en ninguna de las tres variables observadas, frente a los accidentes ocasionados por conductores en estado de embriaguez, y se concluye que el solo aumento punitivo no es suficiente para disminuir esta clase conducta.

PALABRAS CLAVE

Teoría del control, conductores en estado de embriaguez, criminalización, Ley 1696 de 2013, normatividad (fuente: Tesau-ro de política criminal latinoamericana - ILANUD).

ABSTRACT

Driving while intoxicated is causing serious damages to the physical integrity of drivers, passengers and third parties involved in traffic accidents. This occurrence demands the timely action of the relevant authorities, and in December 2013 the Colombian State issued Act (“Ley”) 1696 whereby criminal and administrative provisions designed to impose both criminal and administrative penalties aimed at sanctioning individuals found driving under the influence of alcohol, drugs or other psychoactive substances were issued, including the development of measures of preventive and controlling nature, and making the pursuit of offenders easier. The partial impact of this rule was

examined during the first 2010-2013 and 2014 bi-annual periods, taking time-place- and mode variables into account, as seen and described from the control theory and relevant researches. A non-experimental investigation was developed by means of a quantitative study of descriptive nature. Data were obtained by Colombian National Police statistical databases. The results show that the implementation of Act (“Ley”) 1696 did not change the frequency in any of the three variables so observed vis-à-vis accidents caused by drink-driving offenders, and it is has been concluded that the simple increase of punitive measures is not sufficient to reduce this kind of behavior.

KEY WORDS

Control theory, drivers in intoxication conditions, criminalization, Act (“Ley”) 1696 of 2013, legislation in force (Source: Tesouro de política criminal latinoamericana - ILANUD).

RESUMO

Dirigir um carro no estado de intoxicação pelo álcool está causando danos à integridade física dos motoristas, dos passageiros e do terceiros relacionados com os acidentes rodoviários, situação que exige medidas oportunas das autoridades nesta matéria. Em dezembro de 2013 o Estado Colombiano emitiu a lei 1696, por meio da qual as disposições penais e administrativas foram dadas para penalizar a condução sob a influência do álcool ou de outras substâncias psicoativas, como o desenvolvimento de ações preventivas, de controle e de persecução aos infratores. O impacto parcial desta norma foi estudado

durante os primeiros semestres dos períodos 2010-2013 e 2014, considerando as variáveis de tempo-lugar-modo, e elas foram descritas a partir da teoria de controle e investigações mesmas. Uma investigação não experimental foi desenvolvida, por meio de um estudo quantitativo de tipo descritivo. Os dados foram coletados por bancos estatísticos da Polícia Nacional da Colômbia. Os **resultados** mostram que a implementação da lei 1696 não mudou a frequência em nenhuma das três variáveis observadas, perante aos acidentes causados por condutores no estado de intoxicação, e **conclui-se** que o único aumento punitivo não é suficiente para diminuir este tipo de conduta.

PALAVRAS - CHAVE

Teoria de controle, condutores no estado de intoxicação, criminalização, lei 1696 de 2013, normatividade (fonte: Tesouro de política criminal latinoamericana - ILANUD).

Introducción

Lemus (2007) estableció que alrededor de 200.000 muertes anuales en Colombia están relacionadas de manera directa o indirecta con el consumo de alcohol y una forma de evidenciar este fenómeno suele ser el análisis de las tasas de muertes ocasionadas por los conductores en estado de embriaguez (CEE). Fenómeno respaldado por la OMS (2013), afirmando que cada año mueren 1,24 millones de personas, y 50 millones padecen traumatismos a causa de accidentes de tránsito alrededor del mundo.

Entretanto, las autoridades Colombianas están desarrollando actividades y estrategias para disminuir los accidentes de tránsito ocasionados por parte de conductores en estado de embriaguez o bajo efectos de drogas estupefacientes. Al respecto, se pretende aplicar sanciones más drásticas, como la extinción del dominio sobre el vehículo automotor, la suspensión de la licencia de conducción indefinidamente y quizás la más importante, criminalizar a quienes conduzcan bajo los efectos de

bebidas alcohólicas, con el propósito de aplicarles medidas de aseguramiento.

Colombia, ocupa el tercer puesto en consumo de alcohol en Suramérica según la investigación realizada por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (Flacso), con sede en Costa Rica (Silva, 2012). De acuerdo a Aguirre (1996) desde la época de la colonia, en Colombia ha existido una cultura al consumo de bebidas alcohólicas. Tanto así que estas bebidas hoy en día son producidas a gran escala, siendo parte importante de las celebraciones y fiestas de la nación, con altos impuestos para ayudar a la salud y la educación (Ladino, 2009; Pinto, 1998). En el año 2012, la tercera causa de muertes y la sexta causa de lesiones en accidentes de tránsito fue ocasionada por CEE (Norza, Granados, Useche, Romero y Moreno, 2014).

Con este documento se pretende aportar al conocimiento integral de esta conducta, la cual representa un comportamiento desviado, donde en el mejor de los casos se aplican sanciones administrativas hacia el conductor; sin embargo, en varias ocasiones la misma ha llegado a causar la muerte del conductor, de sus acompañantes y de terceros. Asimismo, se enfoca en el refuerzo de las acciones sociales y policiales basadas en operaciones con base científica (Sherman, 1998).

Debido al planteamiento anterior, utilizar la ciencia y su valor teórico para describir los accidentes ocasionados por conductores en estado de embriaguez es significativo para las partes interesadas en prevenir conductas punibles y acciones que llevan a producir daños a la integridad de las personas, las cuales pueden ser, en algunos casos, fatales, por cuanto se producen aspectos argumentados en la aplicación y aprobación de teorías sometidas a la práctica, las cuales producen cambios y construyen otra realidad, la cual resulta beneficiosa para los académicos y las autoridades encargadas de estudiar y controlar el tránsito de vehículos, tanto de automotores como de personas; la teoría del control y la desviación puede ayudar a entender por qué no se cometen delitos, con el objeto de aplicar las estrategias de prevención desde una perspectiva criminológica (Trajtenberg & Aloisio, 2009; Hirschi, 1969).

Desde tiempo atrás se evalúan las implicaciones de leyes y medidas para disminuir los accidentes y la conducción por CEE (Houston & Richardson, 2004; Evans, Neville & Graham, 1991). Cook (1988) estableció cuatro categorías, utilizadas para disminuir la conducción bajo los efectos del alcohol; una de ellas es la de incrementar la severidad y rapidez en ejecución de los castigos a quienes realicen esas

acciones. Evans *et al.* (1991) no encontraron que una ley de aumento punitivo en particular atribuyera al éxito de las campañas la disminución de CEE.

Esto se respalda por la guía COPS ante conductores en estado de embriaguez, la cual argumenta que el solo aumento de penas no es suficiente para que los CEE decidan no tomar el volante; esto se presenta por tres razones principales: 1) La mayoría de los conductores ebrios no consideran viable ser capturados; por tanto, no toman la normatividad en cuenta; 2) si los policías adoptan las penas demasiado duras, pueden preferir no arrestar a los conductores ebrios, al igual jueces y juzgados preferirían imponer menos penas, y 3) encarcelar más conductores ebrios, o encarcelarlos por más tiempo, puede demandar más recursos que podrían ser utilizados para reforzar la prevención de la conducta (Scott, Emerson, Antonacci & Plant, 2006).

No obstante un estudio americano realizado por Brubacher, Chan, Brasher, Erdelyi, Desapriya, Asbridge, Pursell, Macdonald, Schuurman & Pike (2014), revisó el impacto de nuevas leyes de conducción en British Columbia, las cuales aumentaban la severidad de las penas y encontraron en sus hallazgos que, al interior del período de análisis, específicamente entre los años 2000-2002, existió una disminución de accidentes de tránsito fatales ocurridos por CEE. Los autores explicaron el decremento asociado con la implementación de nuevas leyes de tráfico; sin embargo, encontraron períodos mensuales en los cuales los accidentes aumentaban y otros donde disminuían.

Brubacher, *et al.* (2014), mencionaron como nuevas leyes y el aumento de la severidad de las penas fue tan efectivo que en el año 2010 los accidentes fatales disminuían con mayor rapidez, pero reconocieron como el éxito del aumento punitivo, con el tiempo tiende a disminuir. También la política “cero tolerancia” en EE. UU para CEE menores de 21 años ha reducido los accidentes fatales en 4,7%, aun así se plantea la existencia de otras variables para tener en cuenta como la tasa de empleo, los parámetros de edad de los conductores y las distancias que recorren (Eisenberg, 2003)

Igualmente, en otro estudio efectuado en Japón, se revisó la efectividad de la disminución del nivel mínimo de alcohol en la sangre para poder conducir y el aumento de penas a los CEE (Nagata, Setoguchi, Hemenway & Perry, 2007). Los resultados reflejaron que en este país al reducir el mínimo permitido de alcohol en la sangre de 0,05 % a 0,03 % y aumentar las penas de una multa de 50.000 yenes a 500.000, representaron reducciones en las lesiones en accidente de tránsito. En conjunto con restricciones

a las licencias de conducción, la ley también hacía culpables a los *barmans* y los pasajeros, no solo a los conductores. En el estudio se encontró que tras establecer la ley en Japón, disminuyó significativamente todo tipo de lesiones tanto por causas de CEE como por conductores sobrios (Nagata, *et al.*, 2007). También se resaltó cómo la ley fue publicitada en una gran variedad de medios y campañas masivas, donde todas las agencias gubernamentales anunciaban la introducción de la nueva norma; por lo tanto, se consideró una exitosa intervención de salud pública.

Con lo anterior, hay otros aspectos estudiados como los re-ofensores de este tipo de conducta y el uso de sanciones para evitarlo. Lapham, Baca, Lapidus & McMillan (2007), evaluaron el efecto de eliminación de sanciones (en este caso la sanción era la venta del vehículo del infractor) establecidas por la corte, las cuales aumentaron la re-ofensa de conductas ilegales de conducción, comparando un grupo al cual no se le retiraron estas medidas con otros tres a quienes en diferentes niveles, sí se les retiraron las penas. Al retirar estas medidas los sujetos tenían más altos índices de reincidencia, por lo tanto sus riesgos de ser arrestados aumentaron en un 96 % en los tres grupos, en comparación al grupo sin retiro de las sanciones. Las conclusiones del estudio mencionado, resalta la existencia de la pena como un aspecto importante para la prevención.

En la misma línea, en un estudio donde se entrevistaron a 3.973 personas con respecto a su percepción e impacto de su conducta y el agravamiento de leyes ante la conducción en estado de embriaguez; se encontró que los conductores alcoholizados frecuentes y ocasionales, tienden a percibir con mayor certeza y severidad la penalización de la conducta. Con esta investigación, es conveniente señalar en sus conclusiones con respecto al aumento de penas, la afirmación relacionada con el aumento y su utilidad para evitar tomadores ocasionales pero no los frecuentes; toda vez que los últimos tienen otros motivos sociales para consumir licor y conducir vehículos automotores (Houston & Richardson, 2004).

Además, se han realizado estudios de otras medidas preventivas para CEE y una de estas, es el control del consumo de alcohol mínimo permitido sobre el cual una persona puede conducir implementado en EEUU, obteniendo para el año 2013 una reducción en el límite de alcohol concentrado en la sangre, equivalente de 0,08 a 0,05 (NTBS, 2013). En consonancia, el estudio realizado por Fell & Voas (2013), muestra la efectividad de la estrategia, atribuyéndole el decremento en el nivel de acci-

dentalidad por CEE (aunque no es una medida aun tomada en todos los países y se debe reconocer que 0,05 grados puede afectar el funcionamiento cognitivo de algunas personas al momento de conducir).

Para el caso colombiano, un estudio realizado por Velásquez, Grisales, González y Naranjo (2014) en la ciudad de Medellín, encontró que la prevalencia del consumo de alcohol en conductores era de 0,4% lo que equivalía aproximadamente a 4,985 conductores bajo los efectos del alcohol. De estos conductores, la mayoría eran hombres motociclistas seguidos de conductores de automóvil. De las variables encontradas asociadas con el consumo del alcohol, destacaron entre semana en horas de la noche, eran desempleados, iba camino a su casa y eran conductores de motocicletas. El grado de alcoholemia más frecuente en los conductores era 1 y el de menos frecuencia era el 3. Igualmente, en este estudio varios afirmaron haber consumido alcohol antes de conducir en el último año.

Velásquez, *et al.* (2014), reconoce que hay varios conductores que pudieron haber evadido puestos de control que permitieran su registro, afectando la muestra analizada. También se encontró en este estudio que para un porcentaje de casi el 30% de los conductores, el manejar bajo los efectos del alcohol cuando solo se ha consumido unos tragos. En el estudio, los autores concluyen que hay una pertinencia preventiva en la creación de puestos de control aleatorios a lo largo de la ciudad en horas de la noche, puesto que permite la reducción de los accidentes de tránsito y la conducta de conducir bajo los efectos del alcohol.

En este orden de ideas, se puede inferir que en los países en los cuales se han aplicado estrategias de aumento de penas como Australia, Países Bajos, Gran Bretaña, Canadá, Alemania y EE. UU, la efectividad de estos métodos varía desde el 26 % hasta el 50 % y tienen variaciones que requieren mayor explicación entre años (Stewart & Sweedler, 2009). En otras palabras, la evidencia empírica señala que, el éxito de las disminuciones no radica sólo en el aumento punitivo de las penas a los infractores, sino en el apoyo de la comunidad y los medios de comunicación.

Los estudios realizados a la aplicación de programas compuestos de múltiples elementos, en los cuales tienen apoyo de las comunidades y con ello, logran disminuir los accidentes ocurridos por CEE (Shults, Elder, Nichols, Sleet, Compton & Chattopadhyay, 2009), expresan el éxito de estas campañas, con descensos hasta de 42 % en accidentes con consecuencias fatales para las víctimas y de un 10 % en lesiones. Mencionados programas

constan de medidas para disminuir el acceso al alcohol, entrenamientos de consumo responsable, puntos de evaluación de estado de alcoholemia bien establecidos (Scott-Parker, Watson, King & Hyde, 2013) y esfuerzos públicos apoyados por los medios, obteniendo en el conjunto de medidas resultados plausibles, no solo con la agravación de las penas (Shults, Elder, Nichols, Sleet, Compton & Chattopadhyay, 2009).

Lo anterior refleja cómo en el mundo las diferentes naciones y entes policiales están conscientes del riesgo de los CEE; por tanto, buscan aumentar las penas punitivas como medio de prevención, aunque la evidencia empírica nos indique mayores logros cuando el componente punitivo se mezcla con otras medidas multidimensionales.

El control en los conductores en estado de embriaguez (CEE)

La criminología muestra dos teorías enfocadas a la conformidad y al refuerzo, la teoría del control social y la teoría de la toma de decisiones. La primera hace referencia a como los grupos controlan el comportamiento de sus miembros, e. g. el control de gobiernos con leyes a sus ciudadanos y organizaciones. Y la segunda, explica los mecanismos intervinientes en la toma de decisiones de los individuos frente a las alternativas que se les presentan (Klitzner & Sole-Brito, 2002).

Estas dos teorías se han aplicado ante los problemas ocurridos por consumo de alcohol, entre ellos la de CEE. La criminología ha buscado entender las razones asociadas a la génesis de estas conductas riesgosas, preguntándose por qué se repiten y la razón ante la cual, tanto los medios de prevención como los medios punitivos, funcionan o no en la disminución de la ocurrencia de la conducta desviada –en este caso el consumo de alcohol y la conducción– (Klitzner & Sole-Brito, 2002; Ross, 1984; Chambis, 1996). A continuación se explican brevemente las teorías del control, *rational choice* y la disuasión social, como bases conceptuales del abordaje criminológico al tema tratado en este artículo.

La teoría clásica del control de Hirschi (1969) transformada después en la teoría del autocontrol (Gottfredson & Hirschi, 1990), estudia el individuo y su autocontrol entendido como “la tendencia de evadir actos cuyos costos a largo plazo exceden las ganancias momentáneas”. La cual ha sido criticada por no abarcar todos los factores que se ven involucrados en la comisión de un crimen (Marcus, 2004). Se podría argumentar el posicionamiento de esta

teoría en el modelo ortodoxo (Becker 1986; Elrich & Mark, 1977), debido a que la comisión de conductas desviadas ocurre con el propósito de aumentar la utilidad individual, no necesariamente de orden material (Trajtenberg & Aloisio, 2009).

De otra forma la teoría de *rational choice* establece como los actores criminales toman decisiones desde dos propiedades, intencionalidad y racionalidad; la primera se refiere a los objetivos del individuo y sus creencias sobre las consecuencias de las acciones, y la segunda hace referencia a la búsqueda de la maximización de la utilidad esperada, por donde las ganancias exceden los costos (Abitbol & Botero, 2005; Becker, 1968). También propone que los individuos no siempre tienen motivaciones económicas, el ofensor es sensible y reactivo a los riesgos de actividad criminal, no actúa completamente desde la racionalidad y la autonomía del agente se ve alterada por su entorno, donde existe una naturaleza emocional, interactiva, transaccional y adaptativa (Norza, Peñalosa, Duque, Coronado & Castro, 2014; Trajtenberg & Aloisio, 2009; Clarke & Felson, 1993). Además, en los resultados del comportamiento existen metas individuales como la excitación, diversión, adrenalina, entre otros (Cornish & Clarke, 1985).

Otra teoría importante es la de la disuasión, la cual plantea que las personas deciden si obedecer o no la ley, cuando calculan las ganancias y consecuencias de sus actos (Trajtenberg & Aloisio, 2009). Una hipótesis ante este planteamiento consiste en, con el aumento de penas, se debería reducir el número de crímenes cometidos (Trajtenberg & Aloisio, 2009; Evans, Neville, & Graham, 1991; Zimiring & Hawkins, 1973). Uno de los objetivos de este planteamiento es prevenir el crimen en la población, cuando el Estado castiga a ciertos individuos con penas punitivas, transmitiendo el mensaje de la rigurosidad del castigo hacia la población total (Zimiring & Hawkins, 1973).

La disuasión por una sanción penal depende de tres categorías centrales: I) Severidad, nivel de pena por el delito, II) Certeza, mayor probabilidad de ser detenido y castigado por el delito y III) Celeridad, mayor oportunidad en la ejecución de la pena al ofensor. Sin embargo, para la efectividad de la disuasión, los individuos deben tener una percepción real del castigo por la conducta punitiva (Trajtenberg & Aloisio, 2009).

Un aspecto de esta teoría radica en que la disuasión funciona acorde a la percepción de riesgo del individuo; sin embargo, las percepciones son moldeadas acorde a como el individuo percibe la realidad, lo cual se conforma a partir de sus

experiencias de castigo o la de otros con quienes tiene contacto (Pogarsky & Piquero, 2000). Esta teoría plantea que los sujetos evitan realizar el delito cuando los costos por delinquir, pueden afectar gravemente sus oportunidades de vida como vincularse a adecuadas instituciones educativas o laborales (Matsueda, Kreager & Huizinga, 2006).

Por lo tanto, frente a la disuasión no se debe olvidar el peso ejercido por los factores extralegales, e. g. las emociones y las relaciones sociales, donde cometer delitos puede dañar gravemente los vínculos emocionales desarrollados por los individuos con personas cercanas (Grasmick & Bursik, 1990) (teniendo en cuenta que la Ley 1696 del 2013 aquí analizada, es una medida de aumento punitivo para el control de CEE, la teoría de la disuasión criminológicamente tiene más relevancia en este estudio).

Principales disposiciones jurídicas en Colombia para el control de CEE

En el país existen diferentes normas desarrolladas para sancionar las conductas punibles relacionadas con la conducción bajo los efectos del alcohol. En las últimas tres décadas, las leyes enfocadas a los CEE han tenido cambios, entre estos el agravamiento punitivo para controlar y reducir esta conducta riesgosa (Comisión Asesora de Política Criminal, 2012).

Ley 599 de 2000, Código Penal: establece en el art. 110 las circunstancias de agravación punitiva para el homicidio culposo; si al momento de cometer la conducta el agente se encontraba bajo el influjo de bebida embriagante o droga o sustancia que produzca dependencia física o psíquica, y esto haya sido determinante para su ocurrencia, la pena se aumentará de la mitad al doble de la pena.

Ley 769 de 2002, Código de Tránsito: las sanciones varían de acuerdo con el grado de embriaguez, y van desde la suspensión de la licencia de conducción entre dos y tres años y la obligación de prestar servicios gratuitos comunitarios en establecimientos que determine la autoridad de tránsito por 20 horas, hasta suspensión entre tres y diez años de la licencia de conducción y la obligación de prestar servicios gratuitos comunitarios en establecimientos que determine la autoridad de tránsito por 40 horas. Será criterio para fijar esta sanción, la reincidencia, haber causado daño a personas o cosas a causa de la embriaguez o intentado darse a la fuga.

Ley 1548 de 2012: la cual modificó la Ley 769 de 2002 y estableció la suspensión de la licencia de conducción de acuerdo con el grado de alcoholemia, la obligación de realizar curso de sensibilización,

conocimientos y consecuencias de la alcoholemia y drogadicción en centros de rehabilitación por un mínimo de 80 horas.

Ley 1696 de 2013: estableció varias sanciones según el grado de alcoholemia y el número de veces que hayan reincidido en la conducta; estas pueden oscilar entre suspensión de la licencia de conducción por un año y multa de 90 salarios mínimos vigentes, hasta la cancelación de la licencia de conducción, multa de 1.440 salarios mínimos vigentes y la inmovilización del vehículo hasta por 20 días. Entre sus principales artículos:

Art. 6°. Medidas especiales para procedimientos de tránsito. El Gobierno Nacional implementará los mecanismos tecnológicos necesarios para garantizar que los procedimientos de tránsito, adelantados por las autoridades competentes, queden registrados en video y/o audio que permita su posterior consulta.

Art. 7°. Registro de antecedentes de tránsito. Para efectos de contabilizar las sanciones contempladas en el art. 152 de la Ley 769 de 2002 y establecer la posible reincidencia, estos datos permanecerán en el RUNT o en el registro que haga sus veces.

Art. 8°. Tratamiento integral a personas condenadas penalmente. A quien tuviera una condena penal, y le fuere imputado el agravante descrito en el numeral 6 del art. 110 de la Ley 599 de 2000, se le brindará tratamiento integral contra el alcoholismo, según lo dispuesto en el Plan Obligatorio de Salud, o el que haga sus veces. El Gobierno Nacional reglamentará la materia.

Art. 9°. Publicación de sanciones y obligaciones por conducción en estado de embriaguez. Las sanciones y obligaciones consignadas en esta ley deberán hacerse notoriamente públicas en todos los establecimientos donde se expendan bebidas embriagantes y en los parqueaderos de vehículos automotores.

En este orden de ideas, luego de exponer algunos referentes empíricos, teóricos y legislativos en torno a las estrategias o acciones desarrolladas en la atención e intervención de la morbi-mortalidad asociada a los accidentes de tránsito vinculados al consumo de alcohol; se presenta a continuación los resultados de una investigación que planteó como objetivos principales: 1) Identificar la responsabilidad de las personas que conducen en estado de embriaguez desde las teorías del control - teoría de la toma de decisiones, y 2) describir la clase de accidentes de tránsito causados por CEE en Colombia, antes y después de la aplicación de la Ley 1696 del 19 de diciembre de 2013, mostrando estadísticas de

criminalidad de los primeros semestres de la vigencia 2014 y el período 2010-2013.

Método

Tipo de investigación

Se desarrolló una investigación no experimental, mediante un estudio cuantitativo de tipo descriptivo. Descriptiva, en tanto busca especificar las propiedades importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómenos que estén sometidos al análisis (Hernández, Fernández, & Baptista, 2010, p. 70). Para nuestro caso, las víctimas de accidentes de tránsito y ofensores.

Muestra

Está clasificada por los departamentos de Colombia, en los primeros semestres de los períodos 2010-2013 y el 2014. Extraída del total de los accidentes de tránsito reportados y registrados por las autoridades en el primer semestre del período 2010-2013 y primer semestre del año 2014, causados por la conducción en estado de embriaguez.

Esta población se obtuvo de los datos de la Policía Nacional registrados en el Sistema Estadístico Delictual, Contravencional y Operativo (SIEDCO) en el módulo Sistema de Información Estadística y Seguridad Vial (SIEVI); este es un módulo exclusivo para el registro de información de tránsito.

Técnicas de recolección e información

La información obtenida para la presente investigación corresponde a datos secundarios, es decir, a información obtenida de una fuente primaria, SIEDCO-SIEVI.

La información registrada en el módulo SIEVI está parametrizada por el Informe Policial en Accidentes de Tránsito (IPAT), el cual contiene variables que permiten la recolección de datos en un accidente de tránsito conocido por funcionarios de la Policía Nacional de Colombia.

La Policía colombiana tiene cobertura y presencia en las vías primarias y secundarias del territorio nacional; asimismo, tiene el control del tránsito en cascos urbanos donde no existen cuerpos de tránsito municipales. En el momento de conocimiento de un accidente de tránsito, este es clasificado por la hipótesis que produjo el caso; entre estas se encuentran:

Embriaguez aparente: cuando se observa la ingestión de alcohol.

Embriaguez o sustancias alucinógenas: cuando se ha llevado a cabo la prueba y se constata el estado de embriaguez o bajo droga.

Las hipótesis mencionadas son las que se utilizan para determinar el número de accidentes de tránsito causados por la conducción en estado de embriaguez. Los datos del IPAT son registrados en la base de datos SIEDCO-SIEVI, los mismos aportan el lugar geográfico, la fecha y hora, la modalidad y conducta del accidente.

Procedimiento

Respecto al fenómeno de conducción de vehículos en estado de embriaguez se describieron las variables de tiempo, lugar y modo.

Tiempo: años, meses y días, donde se ha presentado el mayor número de casos de accidentalidad con conductores en estado de embriaguez.

Lugar: regiones y departamentos de Colombia afectados por la conducción en estado de embriaguez.

Modo: cuáles han sido las conductas y modalidades que inciden con mayor frecuencia en el suceso de accidentes de tránsito causados por CEE. Entre las conductas se encuentran: a) lesiones culposas: corresponde a los eventos donde se causó daño a la integridad física de pasajeros y terceros vinculados en el accidente; b) lesiones accidentales en tránsito: son los casos donde solo se causó daño a la integridad física del conductor del vehículo; c) homicidio culposo: se presenta cuando se causó la muerte de pasajeros y terceros vinculados en el accidente, y d) muerte en accidente de tránsito: corresponde a los casos donde se causó solo la muerte del conductor del vehículo. Las modalidades de ocurrencia de los accidentes de tránsito se relacionan con la principal característica del hecho con su principal causa: accidente de tránsito por vehículo, moto, peatón, bicicleta, respectivamente, caída y volcamiento; también existen casos donde no fue reportada la modalidad.

Teniendo como referente la aplicación de la Ley 1696 en diciembre de 2013, se extrajeron de la base de datos SIEDCO-SIEVI los registros de accidentes de tránsito causados en el primer semestre de los años 2010 a 2014, clasificados en las hipótesis de embriaguez aparente y embriaguez o sustancias alucinógenas. Después de obtenida la información, esta se dividió en dos períodos, con el propósito de describir el cambio estadístico de los accidentes causados por CEE antes y después de la citada norma.

Resultados

Tiempo

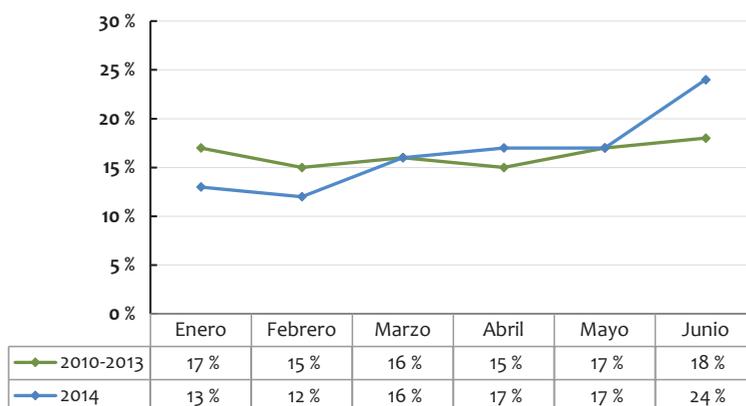
Se presenta el porcentaje de participación de accidentes de tránsito causados por CEE en cada uno de los meses de los primeros semestres en cada uno de los años, agrupados por los períodos 2010-2013 y 2014, para observar el cambio estadístico que se obtuvo a partir de la Ley 1696 de 2013. Gráfica 1

Tras el establecimiento de la ley, los primeros meses del año 2014 tienen una decaída porcentual; sin embargo, para junio aumenta de 18 % a 24 %; de igual forma, en el transcurso del semestre los porcentajes solo tienden a aumentar (exceptuando enero-febrero) y no presentan disminución estos

se mantuvieron estables en los meses de abril-mayo (17 %).

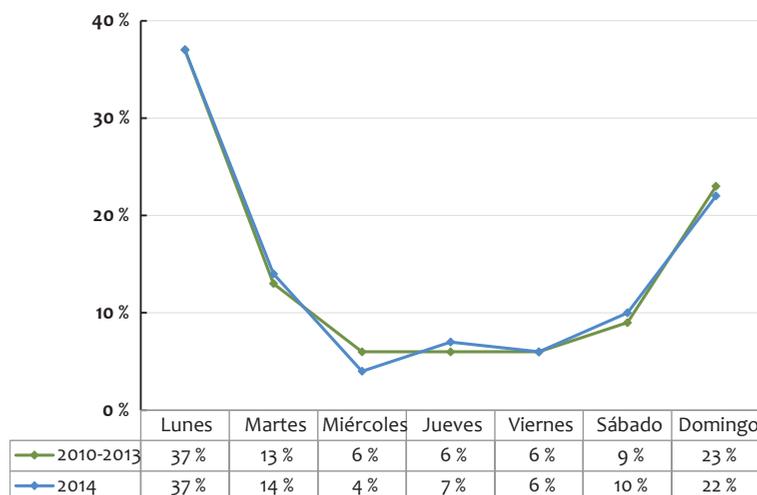
Los datos estadísticos presentan uniformidad porcentual en el período 2010-2013, no hay una variación mayor de 2 % de un mes hacia otro, mientras que en el período 2014 ocurren aumentos del 7 % entre un mes y otro. En el transcurso del semestre otro aspecto importante que resalta es cómo los cambios de mayor porcentaje entre los períodos 2010-2013 y 2014 son los extremos enero y junio, mientras que en los semestres intermedios hay cambios muy leves o no hay ningún cambio porcentual.

La ley por días tuvo un menor impacto respecto de los meses. No hay cambios para destacar, el lunes sigue siendo de forma considerable el día cuando ocurren la mayor cantidad de accidentes por CEE,



Gráfica 1. Comparación por meses, accidentes de tránsito ocasionados por conductores en estado de embriaguez, primer semestre, períodos 2010-2013 y 2014

Fuente: Policía Nacional



Gráfica 2. Comparación por días, accidentes de tránsito ocasionados por conductores en estado de embriaguez, primer semestre, períodos 2010-2013 y 2014

Fuente: Policía Nacional

con una diferencia entre 20-30 % en comparación con los otros días, excepto el domingo. No obstante, también tiene una diferencia entre domingo y lunes, 14 % en el período 2010-2013, y 15 % en el 2014.

Lugar

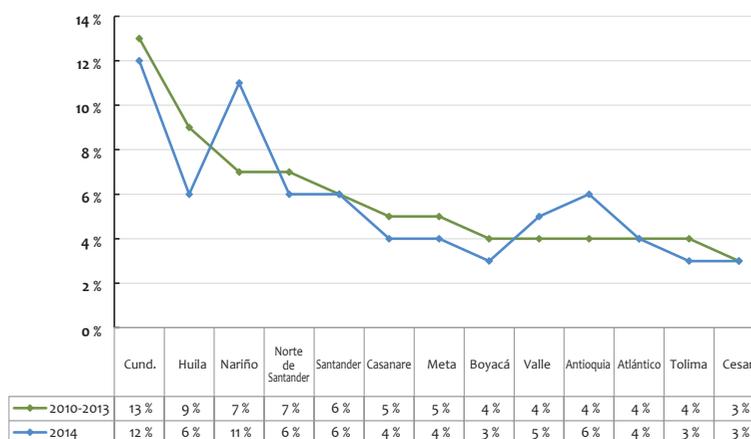
Por departamentos, exceptuando Nariño y Huila, no se registraron cambios, ya que las variaciones no superaron el 2 %. Nariño pasó a ser el segundo departamento con mayor porcentaje de accidentes de tránsito ocasionados por CEE, y Antioquia superó a Casanare, Meta, Boyacá, Valle del Cauca, Atlántico, Tolima y Cesar en el primer semestre del 2014. A nivel regional, la gráfica muestra que la región Andina se mantuvo entre los períodos 2010-2013 y 2014 como la región donde ocurren los mayores porcentajes de accidentalidad. Tras el establecimiento de la ley, la región del Pacífico aumentó su porcentaje

de accidentalidad, sobre todo por el departamento de Nariño. Las otras regiones se mantuvieron relativamente constantes y poco afectadas por la nueva ley.

En la gráfica no están presentes todos los departamentos de Colombia, solo se muestran aquellos que presentan un mayor porcentaje de accidentalidad; los otros, en primera instancia presentan porcentajes muy bajos, en comparación con los mostrados en la gráfica, y en segunda instancia tienen cambios porcentuales muy bajos.

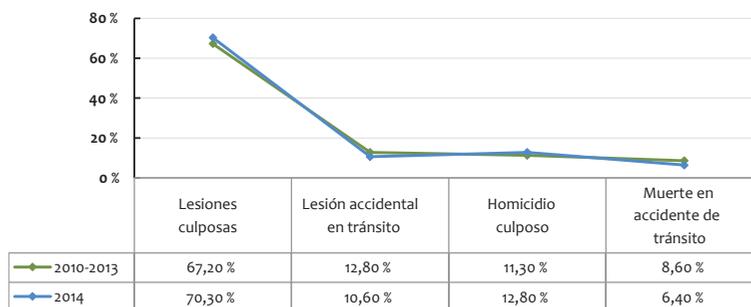
Modo

La conducta presentada en la CEE no tiene cambios representativos entre los períodos 2010-2013 y el primer semestre del 2014. Como se observa en la gráfica 4, el homicidio culposo supera las lesiones accidentales en tránsito en el período 2014, con menos de un 1%; las lesiones culposas siguen siendo



Gráfica 3. Comparación por departamentos, accidentes de tránsito ocasionados por conductores en estado de embriaguez, períodos 2010-2013 y 2014

Fuente: Policía Nacional



Gráfica 4. Comparación por conducta, períodos 2010-2013 y 2014

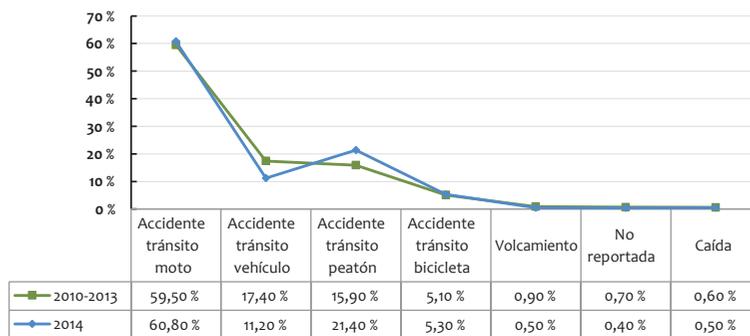
Fuente: Policía Nacional

más de las dos terceras partes de todas las conductas ocurridas por CEE. No obstante, las muertes por accidente de tránsito tuvieron una disminución del 2 % en el período 2014.

Frente a los accidentes ocasionados por CEE, se encuentra que todas las modalidades de estos sufrieron unos cambios estadísticos leves, excepto los ocurridos a peatones y vehículos. Más allá de las diferencias estadísticas se resaltan las motos como los vehículos que sufren la mayor accidentalidad, y

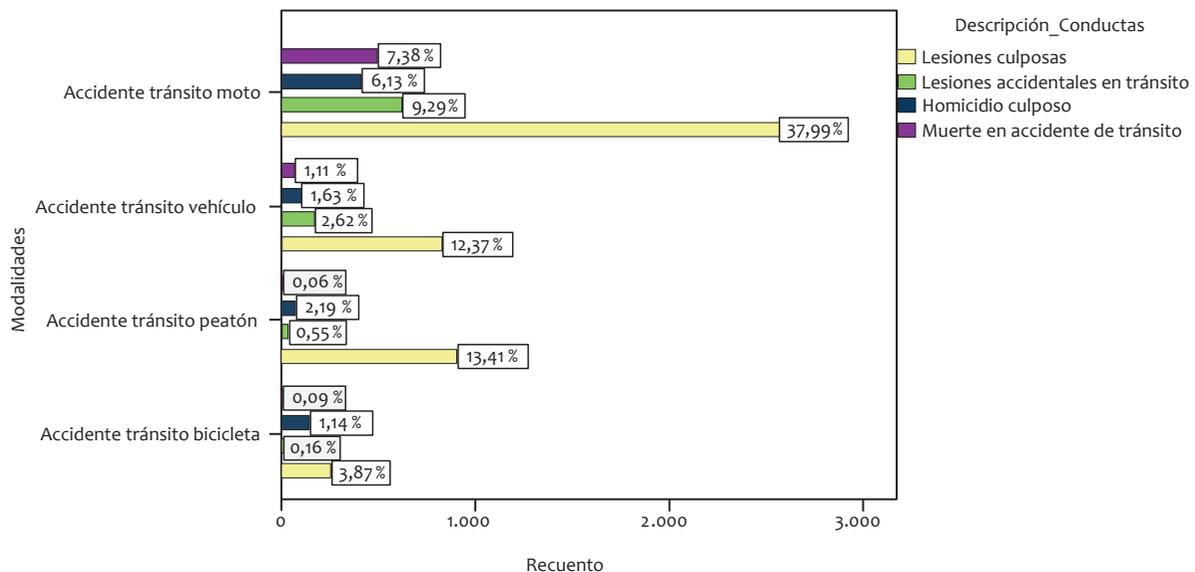
los peatones pasaron al segundo lugar, reemplazando al vehículo.

Los accidentes de tránsito en vehículo tuvieron una disminución considerable, mientras los de peatones aumentaron para el primer semestre del 2014. Aun así, se mantiene la tendencia que se mostraba en las variables tiempo y lugar, donde entre los períodos 2010-2013 y el primer semestre del 2014 no existe un cambio importante en las cifras estadísticas.



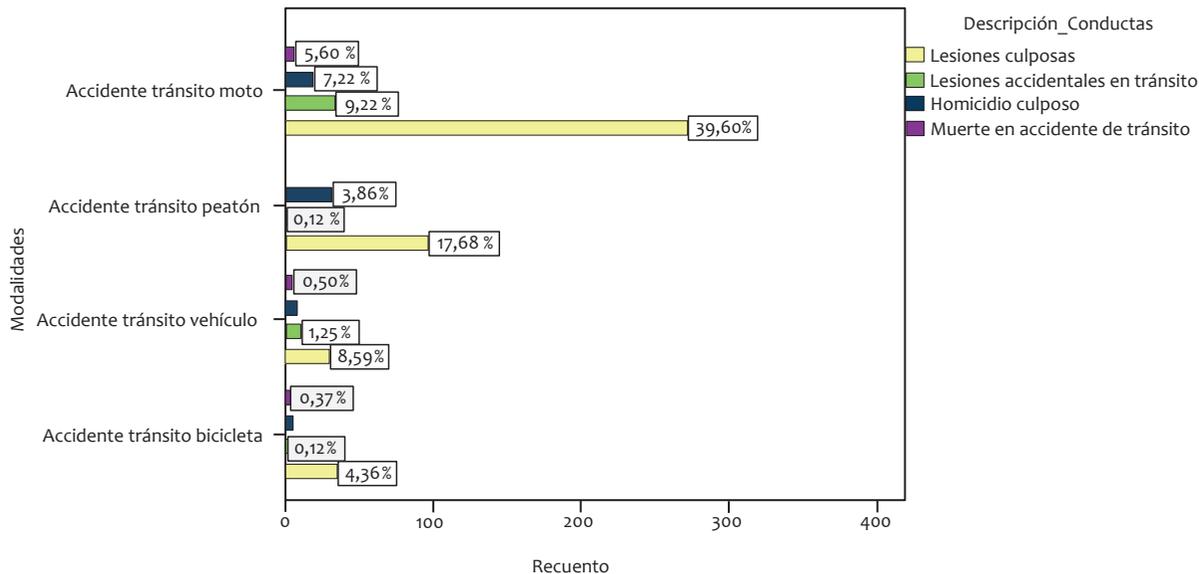
Gráfica 5. Comparación por modalidad, períodos 2010-2013 y 2014

Fuente: Policía Nacional



Gráfica 6. Modalidades vs. conductas, período 2010-2013

Fuente: Policía Nacional



Gráfica 7. Modalidades vs. conductas, primer semestre 2014

Fuente: Policía Nacional

Las gráficas 6 y 7 resaltan cómo las lesiones culposas siguen siendo las más frecuentes, sin importar el tipo de accidente que ocurra, mientras que las muertes por accidente de tránsito se mantienen como la conducta que menos se registra en todas las modalidades. Igualmente, en todas estas hay diferencias entre las lesiones culposas y las otras conductas. En el período 2010-2013 las lesiones culposas sumaron en total el 67,64 % en todas las modalidades, y 70,23 % en el primer semestre del 2014. Lo que indica que en todo tipo de accidentes de tránsito esta conducta ocurre con una frecuencia mayor del 66 % en relación con las otras conductas. Las gráficas muestran que las lesiones culposas son los resultados más frecuentes, y ocurren principalmente en accidentes de tránsito de motocicleta.

Discusión

Este documento muestra la estadística de los accidentes de tránsito ocasionados por conductores en estado de embriaguez ocurridos en Colombia en el primer semestre del 2014, después de la introducción de la Ley 1696 a finales de la vigencia del 2013 sobre la accidentalidad causada por esta clase de comportamiento. Esta investigación revela que, a pesar del aumento de la severidad punitiva, esta conducta CEE sigue manteniendo una frecuencia similar, inclusive por el día de la semana. Esta medida es parecida a las adoptadas por otros países del mundo (Stewart & Sweedler, 2009; Brubacher

et al., 2014; Houston & Richardson, 2004; Evans *et al.*, 1991), e indica que solo un incremento de la severidad no es suficiente para reducir la conducción en estado de embriaguez; por tanto, se requeriría de otras medidas. Los resultados muestran que los primeros meses del año 2014 tienen una disminución; sin embargo, para junio aumentó de 18 % a 24 % para la vigencia 2014, lo que muestra un impacto directo sobre la aplicación de la norma al inicio; pero la reducción no se mantuvo, esto se relaciona con algunas críticas a la teoría de la disuasión, que plantea que el aumento de penalidad puede tener resultados buenos inicialmente, pero con el transcurrir del tiempo sus efectos se disipan, lo que resalta que el solo aumento de penas no es un método a largo plazo (Nagata *et al.*, 2007; Scott *et al.*, 2006).

La afirmación anterior surge de revisar el cambio de las cifras estadísticas en Colombia después de la implementación de la norma, lo cual es contrario a otros estudios y países, donde se presentaron cambios significativos. En todas las otras investigaciones, efectivamente, se incrementaban los castigos a los infractores y el número de comparendos por conducir en estado de embriaguez; no obstante, en el total de los estudios se detectaban otras estrategias, como campañas educativas y publicitarias, puntos de chequeo de alcohol por parte de la policía, trabajo con comunidades y soporte de otras entidades gubernamentales (Scott *et al.*, 2006; Houston & Richardson, 2004).

Más aún, autores como Foucault (1976) han dado a conocer cómo el aumento de penas por sí solo no funciona, y si se observa la historia penal colombiana, donde en los últimos 30 años se ha producido un aumento de penas y una mayor penalización de conductas, para diferentes comportamientos ilegales, al punto de generar un “populismo punitivo”; se refuerza el hecho de que se deben buscar otras medidas de prevención (Comisión Asesora de Política Criminal, 2012). Por consiguiente, se considera pertinente revisar, para futuros estudios, ¿qué acciones pueden incrementar la prevención desde una perspectiva criminológica?

Aunque es importante mencionar que el aumento punitivo se debe mantener vigente y es una parte importante de las medidas, pues incrementa la actividad de control por parte de la Policía, se resalta con el estudio de Lapham *et al.* (2007), donde se observó el aumento de reinserción de la conducta tras el retiro de penas. Por tanto, la implementación de la Ley 1696 de 2013 es útil como primera medida, pero lo planteado con la observación principal del estudio consiste en que no debe ser la única; sin embargo, para la efectividad de la disuasión los individuos deben tener una percepción real del castigo por la conducta punitiva (Trajtenberg & Aloisio, 2009), por lo que es necesario monitorear de forma permanente en el horizonte temporal la efectividad en la aplicación de la norma.

La descripción de los resultados presenta que en más del 75 % de los casos ocasionados por CEE, para cada uno de los períodos descritos, se causó daño a la integridad física de pasajeros y terceros, lo cual muestra la conducción en estado de embriaguez como una conducta potencialmente dañina para la tutela de la integridad física de las personas en tránsito, la cual puede analizarse desde otras disciplinas y teorías que planteen acciones efectivas para reducir esta clase de infracciones.

En el mismo orden de ideas, se recomienda la revisión de guías y protocolos de otros países y sus fuerzas policiales, para conocer cuáles metodologías no solo son las más exitosas, sino también cuáles pueden ser más aplicables al territorio colombiano, o en comunidades específicas del mismo; esto podría permitir una intervención a los accidentes de tránsito ocasionados por CEE de manera más eficaz.

Ante otro aspecto, frente a las variables estudiadas en la investigación de modo, tiempo y lugar, se encontró que, en junio, Cundinamarca, y entre domingo-lunes ocurren la mayor cantidad de accidentes, donde las lesiones culposas son la conducta más frecuente. Esta información es útil debido a la cultura colombiana de consumo de alcohol (Ladi-

no, 2009; Pinto, 1998; Aguirre, 1996; Cuervo, 1913). Es importante conocer los patrones sociales que ocurren con mayor frecuencia en el país; adicionalmente, esta información se considera pertinente para la prevención, debido a que indica el momento y lugar donde más se requieren recursos policiales para la prevención y el control.

De modo similar, lo anterior lleva a otra afirmación en el estudio, la cultura del consumo de alcohol en Colombia más la realización de las diferentes festividades predisponen a que en ciertos momentos y lugares se incrementen los accidentes ocasionados por conductores en estado de embriaguez; por tanto, es necesario considerar en un futuro cercano la realización de investigaciones sobre fiestas, celebraciones y actividades colombianas, donde el incremento del consumo de alcohol sea usual.

Ahora bien, ya mencionados los alcances del estudio, se considera pertinente nombrar las limitaciones y recomendaciones que tuvo la investigación, la cual por ser un estudio descriptivo permite mostrar el impacto de la ley y áreas sobre las cuales profundizar e intervenir; sin embargo, no se pueden hacer inferencias profundas sobre la razón por la cual la Ley 1696 no tuviera un mayor impacto en la reducción de los accidentes. En el caso de los de tránsito en vehículo, estos tuvieron una disminución considerable, mientras los accidentes a peatones aumentaron para el primer semestre del 2014; no se puede determinar si estos últimos están relacionados de forma directa con los accidentes ocasionados por CEE.

Otra limitante del estudio se debió al enfoque, dirigido principalmente en la Ley 1696 de 2013; no se revisaron otras medidas o campañas que pudieron haber ocurrido de manera simultánea e influenciado en el comportamiento de esta conducta, sumado a la naturaleza del estudio, no permitió evaluar variables que habrían afectado la poca efectividad del aumento punitivo ocasionado por la norma; no obstante, los autores consideran que las limitantes de la investigación no niegan sus resultados, sino que permiten futuras indagaciones complementarias capaces de dar una visión integral de esta problemática.

Por último, se quiere cerrar recapitulando: los accidentes de tránsito ocurridos por CEE son una conducta compleja y problemática, la cual debe ser abordada para su prevención y control desde diferentes acciones y metodologías, no solo normativas sino con el apoyo de diferentes comunidades. Asimismo, la cultura de consumo de alcohol en Colombia debe ser una variable que los mecanismos de prevención deben considerar a la hora de formular

sus estrategias y complementar con medidas efectivas en otros países con la misma problemática. Finalmente, se recomienda para futuros estudios o propuestas, realizar los mismos desde otras teorías diferentes a las del control, ya que esta, como se encontró en el estudio y en conjunto con otras investigaciones (Brubacher *et al.*, 2014; Stewart & Sweedler, 2009; Scott *et al.*, 2006; Houston & Richardson, 2004), demostró que los planteamientos de esta teoría no resuelven la problemática en su totalidad.

Referencias

1. Abitbol, P. & Botero, F. (2005). Teoría de la elección racional: estructura conceptual y evolución reciente. *Colombia internacional*, 62, 132-145.
2. Aguirre, C. (1996). La historia del licor en Colombia. En C. Aguirre, *País de alcohol. El problema del alcoholismo en Colombia* (págs. 84-101). Bogotá: Castillo editorial Ltda.
3. Becker, G. (1986). "Economic approach to human behaviour", pp. 108-122. en *Elster, Jon (comp.), Rational Choice*. Oxford: Basil Blackwell.
4. Becker, G. (1968). Crime and punishment: an economic approach. *Journal Political Economy*, 76: 169- 217.
5. Brubacher, J., Chan, H., Brasher, P., Erdelyi, S., Desapriya, E., Asbridge, M., Purssell, R., Macdonald, S., Schuurman, N., & Pike, I. (2014). Reduction in fatalities ambulances calls, and hospital admissions for road trauma after implementation of new traffic laws. *Am J Public Health*, 104, pp. 89-97.
6. Chambis, W. (1996). The influence of punishment as a deterrent. *Crime and Delinquency*, 12: 70-75.
7. Clarke, R. & Felson, M. (1993). "Introduction: Routine Activity, Rational Choice and crime". En Clarke, Ronald y Felson, Marcus (eds.) "Routine Activity and Rational Choice", Vol 5, *Advances in Criminological Theory*, New Brunswick, New Jersey.
8. Comisión Asesora de Política Criminal. (2012). Informe final: Diagnóstico y propuesta de lineamientos de política criminal para el Estado colombiano. pp. 1- 133.
9. Cook, P. J. (1988). "Comment social norms and drunk driving counter measures" en *Graham J.D. (Ed.) Preventing automobile injury: New finding from evaluation research*. Auburn House, Massachusetts. Ch.6. pp. 181-184.
10. Cornish, D. & Clarke, R. (1985). Modeling Offenders' Decisions: A Framework for Research and Policy. *Crime and Justice*. 6: 147-185.
11. Eisenberg, D. (2003). Evaluating the effectiveness of policies related to drunk driving. *Journal of policies related to drunk driving*, 22 (2): 249-274.
12. Elrich, I. & Mark, R. (1977). Fear of Deterrence: A Critical Evaluation of the Report of the Panel on Research on Deterrent and Incapacitative Effects. *Journal of Legal Studies*, 6: 293-316.
13. Evans, W., Neville, D. & Graham, J. (1991). General deterrence of drunk driving: Evaluation of recent american policies. *Risk Analysis*. 11(2): 279-289.
14. Fell, J. & Voas, R. (2013). The effectiveness of a 0.05 blood alcohol concentration (BAC) limit for driving in the United States. *Pacific institute for research and evaluation, addiction*, 109: 867-874.
15. Foucault, M. (1976). *Vigilar y castigar: Nacimiento de la prisión*. México: Siglo XXI.
16. Gottfredson, M. R. & Hirschi, T. (1990). *A General Theory of Crime*. Stanford, CA: Stanford University Press.
17. Grasmick, H. & Bursik, R. (1990). Conscience, Significant Others, and Rational Choice: Extending the Deterrence Model. *Law & Society Review*, 24: 837-861.
18. Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2010). *Metodología de la investigación*. México D. F.: McGraw Hill.
19. Hirschi, T. (1969). *Causes of Delinquency*. University of California Press, Berkeley, CA.
20. Houston, D. & Richardson, L. E. (2004). Drinking-and-Driving in America: A Test of Behavioral Assumptions Underlying Public Policy. *Political research quarterly*, 57 (1): 53-64.
21. Klitzner, M. & Sole-Brito, C. (2002). A Sociological and Criminological Framework For Enforcement and Compliance Measures As Applied to Alcohol-Related Problems. *Paper prepared for the National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism*. U.S. Department of Health and Human Services Pacific Institute for Research and Evaluation.
22. Ladino, A. (2009). *Drogadicción, alcoholismo y tabaquismo*. Bogotá: Voluntad.
23. Lapham, S., Baca J., Lapidus, J., & McMillan, G. (2007). Randomized sanctions to reduce re-offense among repeat impaired-driving

- offenders. *Behavioral Health Research Center of the Southwest, Albuquerque, NM, USA and Oregon Health and Science University, Portland, OR, USA.*
24. Lemus, L. A. (2007). *Política criminal frente a factores criminógenos y causas del delito en accidentes de tráfico en Bogotá*. Bogotá: Universidad Libre.
 25. Ley 1383 de 2010, Código Penal (Congreso de Colombia 16 de Marzo de 2010).
 26. Ley 1548 de 2012, Código Penal (Congreso de Colombia 11 de Julio de 2012).
 27. Ley 1696 de 2013, Código Penal (Congreso de Colombia 19 de Diciembre de 2013).
 28. Ley 599 de 2000, Código Penal (Congreso de Colombia 24 de Julio de 2000).
 29. Ley 769 de 2002, Código Penal (Congreso de Colombia 13 de Septiembre de 2002).
 30. Marcus, B. (2004). Self-Control in the General Theory of Crime: Theoretical Implications of a Measurement Problem. *Theoretical criminology*, 8 (1): 33-55.
 31. Matsueda, R., Kreager, D., & Huizinga, D. (2006). Detering Delinquents: A Rational Choice Model of Theft and Violence. *American Sociological Review*, 71 (1): 95-122.
 32. Nagata, T., Setoguchi, S., Hemenway, D. & Perry, M.J. (2007). Effectiveness of a law to reduce alcohol-impaired driving in Japan. *Injury prevention*, 14: 19-23.
 33. National Transportation Safety Board. (2013). *Reaching Zero: Actions to Eliminate Alcohol-Impaired Driving [Safety Report]* (NTSB/SR-13/01 PB2013-106566). Washington, DC: National Transportation Safety Board.
 34. Norza, E., Granados, E. L., Useche, S. A., Romero, M. & Moreno, J. (2014). Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: incidencia del factor humano. *Revista Criminalidad*, 56 (1): 157-187.
 35. Norza, E., Peñalosa, M., Duque, B., Coronado, J. & Castro, D. (2014). Influencia de la percepción de impunidad en la generación de criminalidad para los delitos de hurto y homicidio en la ciudad de Bogotá, D. C. *Investigación Criminológica*, IV (1).
 36. OMS. (2013). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013. *Apoyo al decenio en acción. Informe mundial*. 1-12.
 37. Pinto, P. (1998). Las drogas en la historia. *Salud Uninorte*, 13 (1). 23-30.
 38. Pogarsky, G. & Piquero, A. (2000). Can Punishment Encourage Offending? Investigating the 'Resetting' Effect". *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 40: 95-120.
 39. Ross, H.L. (1984). Social control through deterrence: Drinking-and-driving laws. *Annual Review of Sociology*, 17: 21-35.
 40. Scott, M., Emerson, N., Antonacci, L. & Plant, J. (2006). Drunk driving. Problem oriented guide for police problem-specific guide's series, 36. U.S. Department of Justice.
 41. Scott-Parker, B., Watson, B. C., King, M. J., & Hyde, M. K. (2013). "I drove after drinking alcohol" and other risky driving behaviours reported by young novice drivers. In International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety Conference (T2013), 25 - 28 August 2013, Brisbane, QLD.
 42. Sherman, L. (1998). *Evidence-Based Policing. Ideas in American Policing series*. Washington, DC: Police Foundation.
 43. Shults, R., Elder, R., Nichols, J., Sleet D., Compton, R., & Chattopadhyay, S. (2009). Effectiveness of Multicomponent Programs with Community Mobilization for Reducing Alcohol-Impaired Driving. *American journal of preventive medicine*, 37 (4): 360-371.
 44. Silva, S. (2012). *El espectador*. Colombia, tercero en consumo de alcohol. Recuperado de <http://www.elespectador.com/noticias/salud/articulo-390021-colombia-tercero-consumo-de-alcohol>.
 45. Stewart, K. & Sweedler, B. (2009). Worldwide trends in impaired driving: past experience and future progress. *Safety and policy analysis international*, L.L.C. Lafayette, CA, USA.
 46. Trajtenberg, N. & Aloisio, C. (2009). La racionalidad en las teorías criminológicas Contemporáneas. *El Uruguay desde la Sociología*, VII: 279-294.
 47. Velásquez, N., Grisales, H., González G., & Naranjo, S. (2014). Beber y conducir en Medellín: prevalencia y caracterización de patrones de consumo. *Rev. Fac. Nac. Salud Pública*, 33(1): 58-66.
 48. Zimiring, F., & Hawkins, G. (1973). *Deterrence: The Legal Threat in Crime Control*. Chicago: The University of Chicago Pres.