



**“Todo lo que se haga en contra del vicio siempre será poco”:
los conductores ebrios como problema público en Colombia entre 1970 y 2013**

Autor
David Guillermo Cano Bermúdez

**Trabajo presentado como requisito para optar por el
título de Magíster en Estudios Sociales**

Director
Jefferson Jaramillo Marín

**Escuela de Ciencias Humanas
Maestría en Estudios Sociales
Universidad del Rosario**

**Bogotá - Colombia
2021**

A Dios, a la vida y sus azares, por permitirme cerrar este ciclo.

A mi Nana y a Matías León, por llenar de luz mi vida.

A mis padres, Elisa y Guillermo, por su incondicional amor y apoyo de siempre.

A Andrea García, porque esta investigación también es de ella, de su incansable amor y su inamovible fe.

A Jefferson Jaramillo, por su paciencia, soporte, orientaciones y ánimo estos años y por - en sus propias palabras - darle “carne socio histórica” a este trabajo.

A Carlos Gustavo Patarroyo, porque creyó cuando yo no creía en este proyecto.

A Alejandro Sanabria, por su ojo crítico, su incansable disposición y creerle a esto; a Kevin Hartmann, Juan Manuel Lozano y Víctor Hugo Malagón, porque aún cuando yo no quería o no estaba seguro, me impulsaron; a Leonardo Calvache, por su confianza y su buena presión; a Miguel Ángel Torres, por estar ahí hace media vida, una parte de ella mientras escribía este trabajo; a Oskar Muñoz y Melisabel González por su presión, empuje, interés y compañía a lo largo de esta investigación; a todos los demás amigos o conocidos que leyeron y comentaron diferentes apartados de este trabajo.

A los diferentes empleadores que tuve en estos años; a los funcionarios de la Biblioteca Nacional y de la Biblioteca Luis Ángel Arango que, sin saberlo, fueron partícipes claves de este proceso; a todas las personas que entrevisté o con las que tuve conversaciones formales e informales que me ayudaron a darle sentido a este trabajo.

Tabla de contenido

<i>Lista de figuras.....</i>	6
<i>Lista de tablas.....</i>	10
<i>Lista de siglas</i>	11
<i>Introducción. Claves para entender el tratamiento público de los conductores ebrios en Colombia en los últimos cuarenta años y cómo se convirtieron en un problema público. Una película en tres capítulos.....</i>	12
<i>¿Por qué los conductores ebrios?.....</i>	12
<i>¿Por qué vale la pena investigar sobre conductores ebrios? Planteamiento y justificación del problema</i>	13
<i>Justificación.....</i>	16
<i>Claves teóricas: saberes que se articulan para comprender el fenómeno de la embriaguez al volante y el papel de los conductores ebrios en la sociedad</i>	18
Las investigaciones sobre la seguridad vial y los conductores ebrios en Colombia.....	18
La noción de “configuración” y de “marco normativo” como entrada a los problemas públicos	25
La perspectiva de la sociología jurídica y sus preocupaciones por la ley y el derecho	26
Problematizar el poder, a los que lo tienen y la forma en la que es ejercido	27
Campos, actores, poderes y luchas interconectadas.....	28
La conducción en estado de embriaguez como un problema público	30
<i>Claves metodológicas: en búsqueda de configuraciones para comprender la genealogía del problema de los ebrios al volante</i>	31
La prensa y las noticias como camino para conocer los contextos de producción de la ley	33
Las entrevistas para comprender los saberes expertos.....	38
Los documentos estatales para desnaturalizar y comprender la ley	39
El problema y el papel de las cifras cuando hablamos de la accidentalidad en Colombia: “el mundo de los secretos oficiales”	40
<i>Lo que encontrará el lector.....</i>	44
<i>I. Los conductores ebrios como actores de reparto en medio de un desarrollo inacabado en Colombia.....</i>	45
<i>El transporte como un apellido y una tarea más en el afán de salir del atraso ..</i>	47
<i>Del derecho como solución y otras “supersticiones” en la década de los sesenta y setenta</i>	52
<i>El contexto del atraso y la necesidad de desarrollo.....</i>	66
<i>El desarrollo como camino de salvación.....</i>	77
<i>Colombia, su gente y los problemas para alcanzar el desarrollo en el transporte, el salvaje oeste, la falta de educación.... y el alcohol</i>	83
<i>“Ya se sabe que el alcohol es un mal consejero” (El Tiempo, 23 de enero de 1969)</i>	94

Un problema en ciernes para entender el papel de los conductores ebrios.....	103
La seguridad vial en el horizonte	121
Para cerrar el capítulo.....	128
<i>II. Los borrachitos, coprotagonistas en cruzadas por el cuidado de la vida y de las vías en Bogotá y Colombia a finales de los noventa y principios del nuevo milenio</i>	130
El contexto mundial: vehículos cada vez más seguros y una nueva forma de entender la seguridad vial en el mundo entre los setenta y los 2000	132
El contexto en Colombia: nuevas -y no tan nuevas- realidades e institucionalidades para el transporte y la seguridad vial y la adaptación de los conductores a estas	142
Narrando la preocupación por la accidentalidad y la seguridad vial en Colombia: <i>El Tiempo</i> y una nueva forma de entender el tránsito y la movilidad.	159
La cultura ciudadana como una “ingeniería de autoridad” y cultura en Bogotá	162
Antanas Mockus y la cultura ciudadana	166
Por la rumba sana y el consumo moderado de alcohol: la hora zanahoria y las campañas contra la conducción en estado de embriaguez en tiempos de Mockus y Peñalosa	179
Las cifras de los conductores ebrios y la accidentalidad a final de milenio: ¿Los problemas de salud pública son problemas públicos? ¿Lo son los conductores ebrios?.....	211
Lo que dicen los <i>Forensis</i> de 1999 a 2004	212
Y al fin, ¿cuántos ebrios hay en las vías?	218
La OMS como punto de consolidación y de partida para un problema cada vez más público	223
La Ley 769 de 2002, el nuevo Código Nacional de Tránsito Terrestre: ¿la letra con sangre entra?	228
Para cerrar el capítulo.....	243
<i>III. Los conductores ebrios, “protagonistas” de la violencia vial en Colombia.....</i>	244
Preocupaciones renovadas por la seguridad vial y la conducción en estado de embriaguez.....	245
“Más cárcel, más penas, más seguridad”: la prisión como nueva salvación.....	251
El camino reciente de los conductores ebrios en Colombia: iniciativas legislativas y casos representativos	257
En la mira de los políticos, las asociaciones de víctimas y los medios colombianos: al fin “protagonistas”	267

La “violencia vial”	268
Las víctimas en Colombia.....	270
Las víctimas de Iberoamérica	278
Los políticos	280
“¿Y hasta cuándo los conductores ebrios en Colombia?” (en las noticias): “la riña entre lo ideal y lo posible” (en el Congreso)	283
Los medios como movilizadores de la indignación política y popular	284
Las movidas y discusiones políticas de la Ley 1696: del “tutti frutti” a “no ser palos en la rueda”	294
“Primero la primaria”: ¿se ganó la “guerra” contra los ebrios al volante?	304
Para cerrar el capítulo.....	307
<i>Conclusiones.....</i>	<i>309</i>
Para cerrar este trabajo.....	309
Las puertas que abren los conductores ebrios.....	315
<i>Bibliografía.....</i>	<i>319</i>

Lista de figuras

Figura 1. Hacia el desarrollo.....	48
Figura 2. Por una solución definitiva.....	51
Figura 3. Desórdenes y protestas por alza y paro en transporte	56
Figura 4. De injusta califican norma sobre 72 horas.....	57
Figura 5. Reconsiderar Tarifas Pide Clero de Cali	58
Figura 6. Se escribe pero no se cumple	59
Figura 7. Expedido el código de tránsito terrestre	61
Figura 8. Reglamentan empresas del transporte	62
Figura 9. Intra culpa de accidentes a autoridades de tránsito.....	64
Figura 10. El Caudaloso Crecimiento de Bogotá.....	67
Figura 11. Tres kilómetros de vías ha destruido el invierno	69
Figura 12. Invierno en Bogotá	69
Figura 13. Invierno en Bogotá	70
Figura 14. Estado de las carreteras del país	71
Figura 15. LA TRANSFORMACIÓN DEL TERCER MUNDO.....	73
Figura 16. America, por Johaness Stradanus (1638).....	74
Figura 17. El Renault4 es tan económico que no gasta “ni agua”	75
Figura 18. SIMCA, pieza por pieza es mucho más colombiano	76
Figura 19. Más claridad en el tránsito	78
Figura 20. NISSAN PATROL impulsa el progreso nacional	79
Figura 21. Política previsora Transporte pide Pastrana.....	80
Figura 22. Un buen progreso vial	81
Figura 23. Mejores vías transforman a Colombia.....	82
Figura 24. Opinión sobre obras públicas	83
Figura 25. Bogotá, tres imágenes adversas	84
Figura 26. Carreteras de la muerte (a la izquierda)	85
Figura 27. En las carreteras (a la derecha).....	85
Figura 28. Víctimas del transporte	87
Figura 29. Gran Purga en Tránsito.....	90
Figura 30. Los Violentos del Volante	91
Figura 31. Dos chóferes se matan a bala al disputar la vía.....	92
Figura 32. Aseo del bus, exigencia mínima ante las tarifas	93
Figura 33. Beber no es abreviar	95
Figura 34. Alcohol reglamentado	96
Figura 35. Danza de las horas del 1 de julio de 1969	97
Figura 36. El consumo de licores	98
Figura 37. Juegos y licores oficiales.....	99
Figura 38. El licor de la muerte	100
Figura 39. Preguntas y respuestas sobre el alcoholismo	101
Figura 40. Alcoholismo y delincuencia	102
Figura 41. Piden más Penas para Traficantes de Drogas	103
Figura 42. Reportaje a la ciudad.....	105
Figura 43. Bólide “ye-ye” causó un muerto y tres heridos	106
Figura 44. Correr en autódromo plantean los ye-yes	107

Figura 45. 5 Muertes Trágicas en Bogotá	108
Figura 46. Policía Vial Habla sobre Accidente de Pérez Archila	109
Figura 47. Un Italiano y su Hijo Víctimas de Accidente	110
Figura 48. Notículas locales.....	110
Figura 49. 2 Muertos y 11 Heridos por Accidente	111
Figura 50. Accidentes Evitables.....	112
Figura 51. Notículas	113
Figura 52. Cadete y 2 Soldados Mueren en Accidente	114
Figura 53. Choque de Campero Oficial.....	115
Figura 54. Increíble “estrellón” de 14 automóviles	117
Figura 55. Todos contra todos.....	118
Figura 56. Plan de seguridad en carreteras nacionales	119
Figura 57. Danza de las horas del 20 de septiembre de 1970.....	120
Figura 58. Los médicos proponen que sea delito manejar ebrio	121
Figura 59. SUAVE como un caballo, FUERTE como una mula!	123
Figura 60. CON SUZUKI SE GANAN LAS HORAS	124
Figura 61. El carro bullicioso	125
Figura 62. 326 muertos y 2.372 heridos en Bogotá	126
Figura 63. Factores de accidentes	127
Figura 64. El infinito problema del tránsito.....	128
Figura 65. La seguridad en el automóvil.....	134
Figura 66. Este año no es el Ministro de hacienda sino el ministro de salud.....	136
Figura 67. Cinturones de seguridad para todos.....	136
Figura 68. A veces es peor la cura que la enfermedad	137
Figura 69. Conozca un vehículo inteligente.....	138
Figura 70. El problema no está en los carros.....	139
Figura 71. Patrulleros, bajo la lupa	145
Figura 72. Los buses son un peligro.....	146
Figura 73. El próximo secretario de tránsito de Bogotá	147
Figura 74. Normas que se olvidaron	148
Figura 75. Chambonada del día.....	149
Figura 76. Locademias de conducción.....	150
Figura 77. Plan de seguridad para festivo	151
Figura 78. Examen a conductores ebrios.....	156
Figura 79. Plan de seguridad para navidad	157
Figura 80. Portada del informe Forensis. Datos para la vida, del año 1999.....	159
Figura 81. En los últimos tres años los bogotanos hemos usado cada vez menos este servicio	168
Figura 82. En los tres últimos años los bogotanos hemos dejado de pasarnos de la raya	169
Figura 83. Bogotanos y bogotanas, gracias por haber creído	170
Figura 84. Fobias de Mockus.....	173
Figura 85. Hostilidad automotriz.....	174
Figura 86. Mockus: divertido pero inepto	175
Figura 87. Amarga Navidad.....	176
Figura 88. ‘Navidad, ni tan zanahoria’: Asorrumba	176
Figura 89. Se rebelan los clubes de la rumba privada	177
Figura 90. La rumba en Bogotá no se derrumba	178

Figura 91. Viernes de rumba 'zanahoria'.....	180
Figura 92. Siguen controles de embriaguez.....	182
Figura 93. Si quieres matar la sed, maneja después de beber.....	183
Figura 94. Las fiestas del gol zanahorio.....	184
Figura 95. Matar a los hijos es un trago muy amargo	185
Figura 96. Si vas a tomar, no uses ninguno de estos mezcladores	187
Figura 97. El de p'irnos.....	187
Figura 98. El aprendizaje del trago.....	189
Figura 99. "La clase debería ser para los niños"	190
Figura 100. Si la rumba lo prendió... Entregue las llaves	191
Figura 101. Este fin de año manéjese bien.....	192
Figura 102. Lo que debe acabar es el año, no la vida	193
Figura 103. Todos ponemos, todos ganamos	194
Figura 104. Tú deberías ser el héroe natural de tus hijos.....	195
Figura 105. Rumba, pero muy sana.....	197
Figura 106. La tengo viva	198
Figura 107. 'Guerra' a conductores en estado de embriaguez	199
Figura 108. "Huecos en vez de vías" y "Control de embriaguez".....	200
Figura 109. Busco rumbero	201
Figura 110. No sea calabaza.....	202
Figura 111. Tolima, por el camino de la transformación18 de julio de 1997	203
Figura 112. Ellos lo han vivido en 'carne propia'	204
Figura 113. Así se vivió la fiesta del 'cambio'	205
Figura 114. Sanciones más duras a los infractores de la 'ley seca'	206
Figura 115. Herido 'El Tigre' Castillo en confuso accidente	207
Figura 116. Castillo de ilusiones.....	208
Figura 117. El Concejal conducía ebrio.....	209
Figura 118. Luis Chiaparrito Díaz en El Trompo.....	210
Figura 119. Regaño de Mockus a borrachitos	211
Figura 120. Impresiones de novato en noche de piques	222
Figura 121. Entidades y colectivos que influyen en la elaboración de políticas de prevención de traumatismos en la vía pública	225
Figura 122. La gasolina y el licor, una mezcla mortal	230
Figura 123. Colcha de retazos	233
Figura 124. Multas ridículas.....	234
Figura 125. Tránsito habla de su Código	236
Figura 126. Abecé del nuevo Código de Tránsito	243
Figura 127. Portada del apartado de "Comportamiento de muertes y lesiones por accidente de transporte, Colombia, 2013" del <i>Forensis 2013</i>	247
Figura 128. Campaña #DejaElCarroEnCasa, de Uber	258
Figura 129. Fotograma de La Barbería con Mary Bottagisio.....	273
Figura 130. Collage de imágenes del episodio "Gasolina y alcohol, atracción fatal" de Infrarrojo	276
Figura 131. Collage de imágenes del plantón realizado el 2 de octubre por 2012 en la Plaza de Bolívar liderado por el Partido Mira	283
Figura 132. Fotogramas de la edición de mediodía del 15 de julio de 2013 de Noticias Caracol ...	288
Figura 133. Fotogramas de la edición nocturna del 16 de diciembre de 2013 de Noticias Caracol	291

Figura 134. Salvando vidas.....	292
Figura 135. Gracias a MIRA	293
Figura 136. Collage de imágenes sobre las sanciones de la Ley 1696 de 2013 con imágenes de Facebook de la representante a la Cámara Gloria Stella Díaz Ortiz.....	293
Figura 137. Collage de imágenes de la emisión del programa Grandes Momentos del Congreso sobre la Ley 1696	302
Figura 138. El presidente Juan Manuel Santos sanciona la Ley 1696 de 2013	304

Lista de tablas

Tabla 1. Multas impuestas por la Ley 1696 de 2013	14
Tabla 2. Resumen consulta prensa física	34
Tabla 3. Resumen archivo digital	36
Tabla 4. Población de Bogotá y el país.	65
Tabla 5. Parque automotor de Colombia para 1980.	141
Tabla 6. Parque automotor de Colombia 1996 - 2002.	142
Tabla 7. Costos vehículos en salarios mínimos en Colombia, comparativo 1994 - 2005.....	143
Tabla 8. Lesiones por accidentes de tránsito valoradas por el INMLCF. Colombia 2000 - 2004.	217
Tabla 9. Lesiones en accidentes de tránsito según gravedad, por condición de la víctima, valorados por el INMLCF. Colombia 2003 – 2004	218

Lista de siglas

Acción Vial Preventiva	AVP
Agencia Nacional de Seguridad Vial	ANSV
Agencia para la Cooperación en el Desarrollo de la República Federal Alemana	GTZ
Anti Block System	ABS
Años de Vida Potencialmente Perdidos	AVPP
Años Vida Saludable Perdidos	AVISA
Banco Interamericano de Fomento y Desarrollo	BIRF
Consejo Superior de Política Criminal	CSPC
Departamento de Tránsito y Transporte	DATT
Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Seguridad Vial	FICVI
Fondo de Prevención Vial	FPV
Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses	INMLCF
Instituto Nacional de Transporte	INTRA
Instituto Nacional de Vías	INVIAS
International Criminal Investigative Training Assistance Program	ICITAP
Movimiento Independiente de Renovación Absoluta	MIRA
National Highway Traffic Safety Administration	NHTSA
Objetivos de Desarrollo Sostenible	ODS
Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial	OISEVI
Organización Mundial de la Salud	OMS
Plan Nacional de Desarrollo	PND
Plan Nacional de Seguridad Vial	PNSV
Programa Europeo de Evaluación de Automóviles Nuevos	EURO - NCAP
Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes	SMDLV
Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito	SOAT

Introducción. Claves para entender el tratamiento público de los conductores ebrios en Colombia en los últimos cuarenta años y cómo se convirtieron en un problema público. Una película en tres capítulos.

¿Por qué los conductores ebrios?

Esta investigación nació un día de 2013 en el que en las noticias mostraban a varios legisladores de nuestro país pidiendo cárcel para los conductores ebrios. Como seguramente les sucedió a muchas personas, pensé¹ en las generaciones anteriores a las mías (padres, tíos, abuelos, etc.) en las que este era un comportamiento completamente normalizado, celebrado y fomentado; e incluso en el testimonio de algunos amigos que una noche de fiesta condujeron su propio vehículo o el de sus padres “un poco prendidos” o “con un par de cervezas encima”. En ese momento comencé a preguntarme cómo un comportamiento que había sido completamente aceptado, a pesar de ser ilegal desde hace varias décadas - aunque para ese momento no lo sabía -, se podía volver punible en cuestión de meses. Además, a lo largo de ese año, se me hizo costumbre ver repetidamente el tema en las noticias.

Con esa motivación formulé tres años después un primer anteproyecto que buscaba ahondar en claves diferentes a las que finalmente se incluyeron en este trabajo, como las motivaciones de los actores involucrados en la puesta en práctica de lo que finalmente fue la Ley 1696, y en su efectividad. Es decir, era un proyecto que miraba más al presente y, para ese momento, el futuro. Gracias a las orientaciones de mi director de trabajo de grado pude darle un contexto sociológico e histórico más rico a esta investigación que seguramente le hablará a los lectores de muchos otros problemas públicos y sociales y de las soluciones y el manejo que en nuestro país se les suele dar a estos.

Con base en lo anterior, finalmente llegué la siguiente pregunta de investigación:

¿Cómo se configura la conducción en estado de ebriedad como un problema público susceptible de control y regulación por medio de marcos normativos cambiantes y con creciente carácter punitivo entre los años 1970 y 2013 en Colombia?

¹ Por decisión del investigador, la introducción se presenta en primera persona, el resto del trabajo está escrita en tercera, a excepción de algunos pasajes en los que se toman y presentan posiciones académicas personales.

En ese sentido, esta investigación tiene como objetivo general comprender las maneras en que se ha configurado la conducción en estado de embriaguez como un problema público en Colombia, susceptible de regulaciones de orden cada vez más punitivos entre los años 1970 y 2013. Asimismo, se traza los siguientes objetivos específicos:

- Conocer los contextos de producción en términos sociales, culturales, económicos e históricos de los marcos normativos que han regulado la conducción en estado de embriaguez en Colombia.
- Analizar las discusiones, negociaciones y luchas que tuvieron los actores involucrados en la sanción de los cuatro marcos normativos que aquí se estudian.
- Analizar, a partir de la realización de una genealogía sobre los marcos normativos, que sancionan la conducción en estado de ebriedad en Colombia (Código Nacional Terrestre de 1970 -Decreto 344 de 1970-, el Código Nacional Terrestre de 2002 -Ley 769 de 2002-, la Ley 1383 de 2010 y la Ley 1696 de 2013), el tránsito de la conducción en estado de embriaguez como problema público y como delito en Colombia.
- Reconstruir la trayectoria de la conducción en estado de ebriedad como problema público en Colombia, conociendo los actores, intereses y los campos (como el jurídico, estatal y mediático, entre otros) envueltos en la discusión sobre la conducción en estado de embriaguez en el caso colombiano.
- Analizar los discursos de los diversos actores relacionados con el problema de la conducción en estado de embriaguez en Colombia.

A continuación, se presentan las claves teóricas y metodológicas para entender los distintos capítulos de esta película que tiene lugar, en su mayoría, en la segunda mitad del siglo XX y los primeros catorce años del siglo XXI y en la que se pueden ver y analizar los diferentes roles, cada vez más protagónicos, que han tenido los conductores borrachos en este periodo de tiempo.

¿Por qué vale la pena investigar sobre conductores ebrios? Planteamiento y justificación del problema

De acuerdo con Caracol Radio (2013), desde el 1 de enero hasta el 31 de julio de 2013, 253 personas murieron por cuenta de conductores en estado de embriaguez. Entre los casos que más repercusión tuvieron en la opinión pública se encuentra el del joven de 23 años, Fabio Andrés Salamanca, que causó la muerte de dos personas a bordo de un Audi y dejó cuadripléjico al conductor de un taxi que también se vio envuelto en el accidente el 12 de julio de 2013; el del conductor de una volqueta llamado Carlos Humberto Martínez, quien

atropelló a una mujer, madre de tres hijos, en Villavicencio el 19 de octubre de 2013 mientras conducía bajo los efectos del alcohol; y el de una mujer que había ingerido bebidas alcohólicas la noche anterior, que en la madrugada del jueves 12 de diciembre de 2013 arrolló a un niño de once años, que finalmente perdió sus piernas, y a otras cinco personas que estaban conversando en un andén. Estos y otros casos protagonizados por "conductores borrachos", como los identificaban los medios, fueron seguidos con constancia por parte de los mismos, que acompañaron a las víctimas, transmitieron sus denuncias, siguieron y, en muchos casos, criticaron el tratamiento² que la justicia colombiana le daba a estas personas y se unieron al pedido de algunos senadores (Elpais.com.co, 2012; "Lista 'Mano Dura' Contra Conductores Ebrios," 2013) el Presidente y su partido ("Gobierno Nacional Acompañará Ley Que Daría Cárcel a Conductores Borrachos," 2012), víctimas y familiares que exigían justicia y una legislación fuerte y radical contra estas personas.

Estos clamores y presiones tuvieron repercusiones en el Gobierno y el Congreso colombiano que, en cabeza del entonces presidente de la República Juan Manuel Santos y el presidente del Congreso, Juan Fernando Cristo, sancionaron la Ley 1696 del 19 de diciembre de 2013, justo antes de que comenzaran las festividades de navidad y fin de año, época en la que los accidentes ocasionados por la mezcla gasolina con alcohol aumentan. Este proceso se dio en un tiempo récord de 15 días, lo que da cuenta de la urgencia e importancia del tema (Grisales Acosta, 2016, pp. 16–17). El presidente Santos afirmó en ese entonces que se trataba de una ley "que nos hacía falta [y] que envía un mensaje claro y contundente al país: no más borrachos en las vías, no más víctimas del *coctel criminal* del alcohol y la gasolina" (Muñoz Vargas, 2013, el énfasis es propio).

Esta se caracteriza por imponer fuertes multas de carácter administrativo (inmovilización del vehículo por un período de hasta veinte días y suspensión temporal o permanente de la licencia de conducción), pecuniario (las multas, en valores de 2013, comenzaban en \$1'768.500 y ascendían hasta los \$28.296.000), y penal (las penas van desde el servicio comunitario hasta los dieciocho años de cárcel, en los casos en los que se dé un siniestro con heridos o muertos) con las que castiga a las personas que son sorprendidas conduciendo bajo efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas -sin importar si han sido parte o no un accidente de tránsito-(Muñoz Vargas, 2013). Esta Ley se puede contemplar, en orden cronológico, como la cuarta normativa reguladora del tránsito terrestre en el país, sucediendo

² Una búsqueda rápida en el archivo digital el periódico más leído del país, *El Tiempo*, da cuenta de ello. Algunos titulares son: "Juez no ordena detención de Salamanca, quien arrolló a dos ingenieras" (30 de julio de 2013), "Controversia por libertad de conductor borracho que mató a dos mujeres" (31 de julio de 2013) o "Malestar por lentitud en el caso Salamanca" (1 de enero de 2014).

al Decreto 344 de 1970, la Ley 769 de 2002 o Código Nacional de Tránsito y la Ley 1383 de 2010, que modificó parcialmente el Código del año 2002, si mencionamos las principales cuando nos referimos a la conducción en estado de embriaguez. Si bien en todas esas leyes y sus modificaciones parciales, el conductor ebrio había sido objeto de sanciones económicas y administrativas que iban en aumento, la sanción de la Ley 1696 fue foco de discusiones y polémicas por buscar aplicar el derecho penal en estos casos y por el alto valor de las multas pecuniarias y administrativas que la caracterizan (El Espectador, 2013a; Sevilla Casas, 2014; Vargas Lozano, Renato; Castillo Garay, 2014).

Multas impuestas por la Ley 1696 de 2013

Tipo de multa	Grado 0 de alcoholemia (entre 20 y 39 mg de alcohol / 100 ml de sangre)	Grado 1 de alcoholemia (entre 40 y 99 mg de alcohol / 100 ml de sangre)	Grado 2 de alcoholemia (entre 100 y 149 mg de alcohol / 100 ml de sangre)	Grado 3 de alcoholemia (desde 150 mg de alcohol / 100 ml de sangre)
Económica	- Primera vez: 90 SMDLV - Segunda vez: 135 SMDLV - Tercera vez: 180 SMDLV	- Primera vez: 180 SMDLV - Segunda vez: 270 SMDLV - Tercera vez: 360 SMDLV	- Primera vez: 360 SMDLV - Segunda vez: 540 SMDLV - Tercera vez: 720 SMDLV	- Primera vez: 720 SMDLV - Segunda vez: 1080 SMDLV - Tercera vez: 1440 SMDLV
Administrativa	- Primera vez: suspensión de la licencia de conducción por un año e inmovilización del vehículo por un día hábil - Segunda vez: suspensión de la licencia de conducción por un año e inmovilización del vehículo por un día hábil - Tercera vez: suspensión de la licencia de conducción por tres años e inmovilización del vehículo por tres días hábiles	- Primera vez: suspensión de la licencia de conducción por tres años e inmovilización del vehículo por tres días hábiles - Segunda vez: suspensión de la licencia de conducción por seis años e inmovilización del vehículo por cinco días hábiles - Tercera vez: cancelación de la licencia de conducción por seis años e inmovilización del vehículo por diez días hábiles	- Primera vez: suspensión de la licencia de conducción por cinco años e inmovilización del vehículo por seis días hábiles - Segunda vez: suspensión de la licencia de conducción por diez años e inmovilización del vehículo por diez días hábiles - Tercera vez: cancelación de la licencia de conducción por cinco años e inmovilización del vehículo por veinte días hábiles	- Primera vez: suspensión de la licencia de conducción por diez años e inmovilización del vehículo por diez días hábiles - Segunda vez: cancelación de la licencia de conducción por diez años e inmovilización del vehículo por veinte días hábiles - Tercera vez: cancelación de la licencia de conducción por diez años e inmovilización del vehículo por veinte días hábiles
Trabajo comunitario	- Primera vez: 20 horas de acciones comunitarias en pro de la prevención del consumo de alcohol - Segunda vez: 20 horas de acciones comunitarias en pro de la prevención del consumo de alcohol - Tercera vez: 30 horas de acciones comunitarias en pro de la prevención del consumo de alcohol	- Primera vez: 30 horas de acciones comunitarias en pro de la prevención del consumo de alcohol - Segunda vez: 50 horas de acciones comunitarias en pro de la prevención del consumo de alcohol - Tercera vez: 60 horas de acciones comunitarias en pro de la prevención del consumo de alcohol	- Primera vez: 40 horas de acciones comunitarias en pro de la prevención del consumo de alcohol - Segunda vez: 60 horas de acciones comunitarias en pro de la prevención del consumo de alcohol - Tercera vez: 80 horas de acciones comunitarias en pro de la prevención del consumo de alcohol	- Primera vez: 50 horas de acciones comunitarias en pro de la prevención del consumo de alcohol - Segunda vez: 80 horas de acciones comunitarias en pro de la prevención del consumo de alcohol - Tercera vez: 90 horas de acciones comunitarias en pro de la prevención del consumo de alcohol

Tabla 1. Multas impuestas por la Ley 1696 de 2013

Fuente: elaboración propia a partir de la Ley 1696 de 2013 (Congreso de Colombia, 2013)

Es por lo anterior que esta investigación se pregunta por las maneras en que se ha configurado como problema público y como delito la conducción en estado de embriaguez en Colombia entre los años 1970 y el año 2013 y toma como hitos socio jurídicos los cuatro marcos normativos antes mencionados. Así, se propone indagar por cuáles son los procesos de producción y creación de estas normas partiendo de que la ley es un producto que condiciona,

pero también está condicionado por la realidad (Fariñas Dulce, 2012). Igualmente, comprende a la ley como producto y resultado de luchas al interior de los campos jurídicos, políticos y mediáticos y como una forma normativa de representar e imaginar la realidad (Baratta, 2004b, p. 52; Geertz, 1994) que tiene por objetivo regular y controlar aspectos particulares de la misma. Se parte de que estos marcos normativos nacen al interior de lo que Pierre Bourdieu llamó “campo jurídico” (Bourdieu & Teubner, 2000, p. 169), en el que distintos actores dotados de capitales diversos se disputan el control y el poder de “generar pronunciamientos que tienen el poder de imponerse con fuerza de autoridad, de convertirse en regla (Bourdieu & Teubner, 2000; García Villegas & Rodríguez Garavito, 2003).

Esta investigación también se interroga por cómo y por qué razones el derecho colombiano asume la “condición supuesta” (Schillagi, 2011) de la conducción bajo efectos de sustancias psicoactivas de la forma en que lo ha hecho y por qué se ha vuelto un comportamiento cada vez más susceptible de un tratamiento punitivo, tal y como se puede comprobar a través del análisis de los cambios de las leyes ya enunciadas. Con este propósito, la conducción en estado de embriaguez es entendida como una situación que “puede pensarse como resultado de correlaciones de fuerza o de conflictos de interés que se ponen en juego en distintos sectores” (Cefai, 2014, p. 15), lo que autores como Joseph Gusfield (2014) y Herbert Blumer (1971) llamaron problema público y social, respectivamente. Se busca, entonces, conocer a los actores propios de la “arena pública” - como figuras políticas, organizaciones de víctimas, medios de comunicación, mercado, academia, entre otros (Blumer, 1971)- y los intereses que forman “parte del proceso colectivo de producción del problema mismo” (Lorenc Valcarce, 2005, p. 4).

Así mismo, esta investigación tiene una preocupación genealógica e histórica que indaga cómo se ha configurado la conducción en estado de embriaguez en la legislación colombiana desde los años setenta hasta el 2013. Aunque se hace énfasis en la producción y en la importancia que tiene el derecho y el campo jurídico en la vida cotidiana y en este tema particular, se busca no caer en el “embrujo” del fetichismo jurídico en el que a través de la ley se transforma y crea la realidad (Lemaitre Ripoll, 2009), pero tampoco quitarle la importancia que tiene el mismo al reconstruir simbólicamente el mundo y ser “un cuerpo de procedimientos decisorios” (Geertz, 1994, p. 26) que lo convierten en uno de los regímenes de producción de verdad que define el mundo el mundo moderno (Latour, 2010, p. ix).

Justificación

Los estudios de sociología jurídica en el país han estado concentrados en centros educativos y académicos -sobre todo universidades- y organizaciones no gubernamentales como el Centro Nacional de Educación Popular (CINEP), la Corporación Excelencia en Justicia, el Centro de Estudios de Derecho, Justicia y Sociedad (Dejusticia) y el Instituto Latinoamericano de Servicios Legales Alternativos (ILSA) (Ariza, 2014). Pese a que hay una prolífica producción, Rosembert Ariza sostiene que la producción colombiana en esta disciplina se ha concentrado en unos cuantos temas a través de los años: el conflicto armado, los Derechos Humanos, el pluralismo jurídico, los campos jurídicos y la administración de justicia (2014, p. 64), lo que lo lleva a preguntarse si “¿será que las cosas no cambian o que los actores del tema están en un remolino temático?” (2014, p. 66). Esta investigación es justamente una exploración de otras temáticas o problemas.

A una conclusión similar llegan Serrano y Solano luego de hacer un barrido por la sociología jurídica colombiana en el año 2010. De acuerdo con estos autores, hay un marcado contraste entre la amplia creación y formulación de normas jurídicas en nuestro país y los aportes y análisis que, desde las ciencias sociales, se han hecho sobre o a las mismas. Esto se debe a la falta de vasos comunicantes entre el derecho, las ciencias sociales y la sociedad (Solano de Jinete & Serrano Suárez, 2010, pp. 247–248). El derecho se ha presentado en la sociedad colombiana, dicen ellos, como una columna vertebral, que, lamentablemente, no se alimenta de otras disciplinas. Así, a pesar de la cantidad de temas a estudiar, aún quedan muchos “temas fértiles” de estudio, entre los que se destaca el campo de la criminología jurídica y de la sociología jurídica penal, que

ha tratado de develar las funciones de control social presentes en la normatividad jurídica, en las instituciones carcelarias, policíacas y judiciales que pueden responder a ciertos órdenes sociales. Investigan el delito no desde el punto de vista exclusivo de la normatividad sino desde las interrelaciones con otras instituciones sociales. También se preocupan por entender las funciones sociales del castigo y la estigmatización social (2010, p. 249).

Igualmente, y más allá de un estudio liderado por Mauricio García Villegas (2009) sobre el incumplimiento de normas en vías públicas, la sociología jurídica nacional no ha indagado sobre el tránsito nacional, un espacio en el que la sociología y el derecho podrían tener un lugar de encuentro que no ha sido suficientemente explorado. En este sentido, esta investigación busca nutrir los estudios socio jurídicos y criminológicos nacionales y, siguiendo la recomendación de Serrano y Solano (2010), seguir creando vasos comunicantes entre el derecho y las ciencias sociales a partir del análisis histórico y genealógico de la conducción en estado de embriaguez en el país.

Este trabajo también busca ser un insumo para la comprensión de cómo opera el poder y la razón de Estado por vía del campo jurídico teniendo en cuenta que la producción de escritos como leyes y normas puede ser una entrada al complejo e incluso desordenado funcionamiento de este (Muzzopappa & Villalta, 2011). Estos y otros documentos estatales posibilitan ir más allá y lo que aquí se propone es entenderlos y estudiarlos como productos socioculturales susceptibles de análisis y lecturas críticas (Douglas, 1996; Shore, 2010).

Por último, esta investigación puede ayudar a comprender y a mostrar, a través del caso de los conductores públicos, quiénes y de qué formas se compone la arena pública y cómo se movilizan en la misma situaciones y asuntos de emergencia, así como problemas públicos, en el caso colombiano (Cefaï, 2012). Por último, se propone alimentar un debate que en la opinión pública aún suscita distintas polémicas y opiniones variadas desde una perspectiva que ha sido pasada por alto. Seguramente, la comprensión de este problema ayudará a la de otros que se mencionan a lo largo del trabajo.

Claves teóricas: saberes que se articulan para comprender el fenómeno de la embriaguez al volante y el papel de los conductores ebrios en la sociedad

A continuación, se presentan algunos grupos de estudios que permiten “mapear” y favorecer la comprensión sobre el fenómeno de la conducción en estado de embriaguez y “ubicar” esta investigación y sus objetivos.

Las investigaciones sobre la seguridad vial y los conductores ebrios en Colombia

Antes de adentrarse en estas claves, es importante conocer los diferentes abordajes que se han hecho alrededor de la seguridad vial, como tema general, y de los conductores ebrios en Colombia, en particular, en los últimos años y que resultan de interés para esta investigación. Asimismo, se mencionan sus limitaciones y la forma en la que aportan a este trabajo y, a su vez, este trabajo busca aportar a estas.

Cabe anotar que este es un problema que se puede entender y analizar desde diferentes perspectivas e incluso autoridades en el mismo, como la OMS, recomiendan que así se haga, por lo que estas se presentan reunidas en diferentes áreas del saber. Muchos de estos trabajos se encuentran en dos o tres áreas al mismo tiempo:

- Desde el campo de la salud se han hecho investigaciones para entender la forma en la que el alcohol afecta los comportamientos del cuerpo de quien lo consume. Así, los trabajos que discuten la cantidad de alcohol que debería consumir un conductor son numerosos y suelen culminar con recomendaciones a las autoridades recomendaciones al respecto, casi siempre enfocadas al grado o la tolerancia cero, que se adoptó en Colombia en 2013. Estos estudios no contemplan en la mayoría de los casos los contextos en los que se dan los comportamientos que estudian ni tienen una perspectiva histórica.
 - Buitrago et. al en “Conductores en estado de embriaguez en Colombia y la implementación de la Ley 1696 de 2013” (2015), analizan la efectividad de la ley desde la perspectiva cuantitativa haciendo uso de cifras de la Policía Nacional que se enriquecen con análisis cualitativos desde la perspectiva de las teorías del control y de la desviación. En sus conclusiones afirman que la ley no ha sido efectiva y que no hace falta aumentar punitivamente para tener efectos positivos, sino que se requiere severidad, certeza del castigo y celeridad en el mismo.
 - Ruíz et. al. (2010) son otro ejemplo de lo antes mencionado desde el caso colombiano. En un trabajo titulado “Niveles de alcohol en sangre y riesgo de accidentalidad vial: revisión sistemática de la literatura”, además de medir las alteraciones que produce el alcohol, revisan experiencias internacionales y así generan recomendaciones a las autoridades colombianas a poner en marcha leyes más estrictas.
 - La investigación coordinada por la Policía Nacional de Colombia en cabeza de Ruíz Pérez et al., que dio como resultado el artículo “Representaciones sociales de normas de tránsito, agresividad, facilidad percibida en la conducción, accidentes y multas en conductores de Bogotá, D. C” (2014), busca comprender la forma en la que las normas de conducción influyen en la conducta de conductores e infractores de automóviles en Bogotá. Este estudio es de importancia para esta investigación porque entiende la ley como una representación – un objeto social – de tipo formal e informal preponderante para la población general, que hace parte de la vida cotidiana de las personas. Es por lo anterior que los autores se preocupan por explorar los “factores culturales” de la ley y su relación con factores como el género, la distancia entre norma, cultura y costumbres, la cultura ciudadana, el desarrollo económico y la edad de los conductores y su relación con el consumo de alcohol, la velocidad al volante, los adelantamientos y el cumplimiento de las

señales de tránsito (Ruíz - Pérez et al., 2014, p. 293). Para realizar este estudio, los autores elaboraron una encuesta por casos que se aplicó a 500 conductores (hombres y mujeres de todas las edades) que estaban renovando su licencia o haciendo cursos pedagógicos por haber sido sorprendidos manejando ebrios en las que se les presentaba una situación y una imagen (que ya habían sido aprobadas por jueces y psicólogos de tránsito) y se les pidió que tomarán decisiones basándose en sus experiencias y percepciones.

- Otros trabajos realizados en esta área son los realizados por Santín, “Accidentes automovilísticos: Su relación con problemas de sueño” (2004), que adelantó un estudio descriptivo de tipo mixto en el que se preocupa y busca hacer recomendaciones a las autoridades sobre el fenómeno de la somnolencia (en detrimento de la conducción en estado de embriaguez, que según su estudio, causa menos muertos y es menos peligrosa), su relación con la accidentabilidad vial y su ausencia en los programas gubernamentales de educación para conductores. En una línea similar, Alzate y Sánchez (2013) adelantaron un estudio sobre los factores psicosociales que inciden en la accidentabilidad vial en el municipio de Vistahermosa (Meta) en Colombia entre los años 2011 y 2012 a partir de 234 casos estudiados cualitativa y cuantitativamente con el fin de conocer patrones de comportamiento (como conducir ebrio) y accidentabilidad en los conductores de este municipio.
- Desde el campo de la ingeniería: esta es una de las áreas más interesadas históricamente en el tema de la seguridad vial, pues desde la mirada clásica de Haddon Jr. (1964), son los “responsables” de dos de los factores de riesgo: los vehículos y el entorno, al menos en lo referido a las carreteras y vías. Por lo anterior, la producción investigativa es muy rica y en los últimos años hemos se ha acudido a un nuevo debate entre esa visión clásica – que se aborda, especialmente en el segundo capítulo de este trabajo – y en visiones más modernas, especialmente la conocida como Visión Cero, que se enfoca en las tres “e” por sus siglas en inglés: *engineering, education, enforcement*³. A continuación, algunos trabajos recientes de interés para esta investigación:
 - En su tesis de maestría, *Análisis de la viabilidad para alcanzar la meta nacional de reducción del 50% de muertos en accidentes de tránsito a 2020* (2013), Diego Quiñones hace un análisis sobre las iniciativas que debe poner en marcha la ciudad para alcanzar sus metas de reducir la accidentalidad en el 2020, para lo que hace un recorrido rápido por experiencias exitosas europeas

³ Ingeniería, educación y control, en español.

y un análisis del PNSV, al que critica por no tener líneas de base ni cronogramas claros, como también se señala en la tercera configuración de este trabajo.

- María Alejandra Pabón, en su tesis de pregrado en ingeniería, *La accidentalidad vial en Colombia vista desde su sistema de licencias de conducción* (2011), aborda el tema de la accidentalidad específicamente desde el tema que da título al trabajo, que, a su vez, se menciona en diferentes pasajes de esta investigación. De este trabajo es de remarcar la revisión de experiencias internacionales y, como sucede con algunos de estos trabajos, es dirigida por el ex secretario de movilidad de Bogotá, Juan Pablo Bocarejo, a quien citaremos en el segundo capítulo del trabajo.
- Desde la historia y la historiografía del transporte y las políticas públicas de este: además de trabajos que se citan en esta investigación, como los de Mesa y Alvis (2011) y Alvear (2008), vale la pena destacar la tesis de maestría de Margarita Pulgarín, *Políticas de seguridad vial en Bogotá, 1968 – 1990* (2014), que además de analizar las políticas de seguridad vial bogotanas entre 1968 y 1990, crea una imagen de la Bogotá de estas décadas a través de la prensa y la opinión pública. En algunos apartados menciona a los conductores ebrios, pero como se expone en el primer capítulo de este trabajo, estos son apenas unos extras en estos años en los que lo más importante es ordenar una ciudad que crece descontroladamente.
- Desde el campo del derecho y la jurisprudencia: estos análisis son esenciales para el desarrollo de esta investigación, pero en algunos casos se limitan a discusiones dogmáticas o conceptuales. Algunas de ellas tienen abordajes históricos o sociales, pero ese no es su enfoque principal. Son de destacar los trabajos de Álvaro Vargas y Fernando Velásquez (2013) y Renato Vargas y Laura Castillo (2014), que son claves para entender la tercera configuración de esta investigación. A continuación, otros análisis de interés:
 - Ligia María Vargas, que, en su tesis de pregrado, *El expansionismo del derecho penal. Caso de la Ley 599 de 2000* (2014), explora el tema en el caso de la Ley 599 de 2000 y sus diferentes modificaciones, entre las que se destaca la del agravante por embriaguez que se incluyó ese año. Aunque los conductores ebrios no son protagonistas, es interesante este trabajo para entender este fenómeno y sus motivaciones, que se abordan en la tercera configuración. La autora concluye recomendando hacer un uso mínimo del derecho penal (Vargas Mendoza, 2014).
 - Ricardo Echavarría en “¿Necesidad de reforma penal o demagogia legislativa? Consideraciones sobre la circunstancia de agravación del delito de homicidio

imprudente introducida mediante la Ley 1696 de 2013” (2014) realiza un análisis dogmático de la Ley 1696 que acompaña de una indagación histórica que permite entender el tránsito que ha tenido el consumir alcohol de problema psicológico o psiquiátrico y, por ende, de atenuante en caso de accidente, a ser un agravante en la actualidad. En su recorrido, rastrea la evolución y las contradicciones de la legislación colombiana en el entendimiento del tema y pone el foco en las motivaciones del legislador para sancionar la ley, lo que lo lleva a explorar el tema del populismo punitivo, que apoya en un trabajo de rastreo de noticias digital.

- Camilo Grisales en su tesis de pregrado, *Restricción de los Principios Constitucionales Colombianos en la aplicación de la Prueba de Alcoholemia de la ley 1696 del 2013 en el periodo 2013 a 2015* (2016), somete a la Ley 1696 a un examen de constitucionalidad con una metodología y lenguajes propios del derecho. No obstante, en el análisis de por qué nació la ley, toca algunos casos clave, como los de Salamanca y Merlano (que se exploran en la tercera configuración) y afirma que detrás de la sanción hubo tres motivaciones: altas cifras de muertos y heridos por cuenta de los conductores ebrios⁴, el incremento del parque automotor, la ineficacia de las normas preventivas sobre el tema y la presión social y de los medios. Adicionalmente, afirma que la Ley en realidad surtió su trámite en sólo 15 días, lo que da cuenta de la importancia que tuvo para el ejecutivo y el legislativo.
- Desde la perspectiva del análisis y la formulación de políticas públicas: este es un campo que tiene como propósito divulgar recomendaciones a los encargados de hacer política pública para que esta sea correcta, ejecutable y alcance los propósitos para los que fue propuesta. Por la manera en la que se realizan estos trabajos, son una fuente valiosa para conocer y comprender las dificultades que ha tenido el país en la materia que se estudia. Algunos trabajos relevantes:
 - Daniel Cano Gómez en su tesis de Maestría en Planificación Urbana y Rural de la Universidad de Los Andes indaga en los efectos que puede tener la iniciativa Bloomberg para la seguridad vial en la ciudad de Bogotá y cómo ha adaptado paulatinamente la perspectiva de Visión Cero, que la aleja de enfoques clásicos centrados en el ser humano, como los liderados por Mockus en la segunda configuración de este trabajo y que, hasta este momento, con pocas excepciones, especialmente la de Bogotá, ha mandado la parada en nuestro país (Cano Gómez, 2019).

⁴ Sobre las cifras se presentan varias discusiones a lo largo de este trabajo.

- Claudia Pinilla en *Visiones institucionales de la seguridad vial en Colombia: ¿Respuesta o interrogante para intervenir la accidentalidad del tránsito?* (2012), su tesis de Maestría en Política Social de la Pontificia Universidad Javeriana, indaga en la comprensión del concepto seguridad vial a través de la realización de grupos focales y entrevistas sobre diez conceptos claves sobre el tema a representantes de diferentes entidades que intervienen en el tema del trabajo. Su conclusión es que hay desarticulación en lo conceptual, que sin duda afecta lo que se hará en lo práctico. Esto, en parte, lo pone en evidencia esta investigación.
- Toquica et. al. en su tesis de MBA de la Universidad Santo Tomás, *La seguridad vial en Bogotá desde la teoría de la organización y administración pública periodo 2010 – 2019* (2020), hacen una juiciosa reconstrucción histórica y jurídica del sobre la seguridad vial en Colombia con un esfuerzo estadístico importante. Posteriormente, con base en sus hallazgos, hacen recomendaciones al Distrito y a la formulación del futuro PNSV, que reemplaza al que perdió vigencia en 2020.
- Otros trabajos interesantes son los de Cabrera et. al (2009), que aborda el problema de la seguridad vial desde la perspectiva de la salud pública y el análisis de las políticas públicas; mientras tanto, en el 2015 realizan un análisis parcial de la Década de la Acción Vial en la ciudad de Medellín (2015). En ambos análisis, las conclusiones son negativas para el país y la ciudad, respectivamente.
- Análisis numérico o econométricos: a pesar de que varios de los trabajos aquí mencionados utilizan el análisis estadístico y las cifras como insumo básico, el que se lista a continuación hace de este el foco de su trabajo que, a su vez, se enriquece de análisis desde otros campos antes mencionados en este apartado.
 - En su tesis de Maestría en Economía titulada *Determinantes de la cantidad de personas afectadas en accidentes de tránsito en Colombia, 1969 - 2018*, Jorge Barrera (2020), propone un análisis econométrico para conocer cuáles variables económicas, de características de utilización de las vías, automotores y vigilancia, están relacionada la cantidad de personas afectadas en accidentes de tránsito en Colombia de 1969 a 2018. Sin embargo, los conductores ebrios no son protagonistas, aunque invita a las autoridades a tener multas más altas e implementarlas de forma estricta (Barrera, 2020: 46). Además, se fija en aspectos como la congestión vial y las características de los automotores como factores de riesgo para la accidentalidad. Esto a través del modelo *Demand for*

Road use, Accidents and their Gravity (DRAG) bajo la premisa de que esta ha sido una perspectiva poco explorada en nuestro país.

- Una mención especial merecen los informes *Forensis. Datos para la vida*, elaborados anualmente desde 1999 por el INMLCF, que además de servir de anuarios estadísticos, en su mayoría de ediciones presentan análisis que mezclan diferentes perspectivas. En estos ahondaremos más adelante.
- Desde la perspectiva de la comunicación: estos trabajos tienen la particularidad de poner el foco en los mensajes o en el papel que juegan los medios de comunicación para entender el fenómeno de la conducción en estado de embriaguez
 - Jorge Hernando Silva (2016) en su tesis de pregrado para optar por el título de Comunicador Social, llamada *Consumo de alcohol. Una mirada estratégica hacia la prevención desde la comunicación*, hace un análisis comunicacional de las campañas que se han realizado en el país en los últimos años alrededor del consumo de alcohol para entender su impacto en la sociedad. A pesar de que la conducción en estado de embriaguez no es el foco central, varias campañas sobre el tema son mencionadas, entre ellas algunas del FPV y de la Alcaldía de Bogotá, que se abordan en este trabajo.
 - Uno de los trabajos más relevantes que se encontró, fue el trabajo de Maestría en Gobierno y Políticas Públicas de la Pontificia Universidad Javeriana de Daniel Piza, titulado *Agendamiento de la conducción en estado de embriaguez en Colombia: la construcción de un problema público* (2019), que, de acuerdo con lo que se mencionó en la introducción de este apartado, se encuentra en la intersección entre los estudios de política y de comunicación. Esto obedece a que el autor se vale de la teoría de la *agenda building* para entender la aparición y sanción de la Ley 1696 y el nivel de influencia que tiene en ello los medios de comunicación. Para ello, emprende una serie de entrevistas a personas de interés como Mary Botaggisio, de la Fundación Una Vida por la Vía o Liga Contra la Violencia Vial, un legislador y un periodista del diario *El Tiempo*. Esto se complementa con un análisis cuantitativo de archivo de prensa entre los años 2000 y 2013 que se fija principalmente en los titulares de las noticias. Este trabajo dista del que aquí se presenta porque es de tipo mixto y cuenta con una hipótesis a comprobar a través de una fórmula matemática que arroja que los medios no fueron los principales influenciadores de la sanción de la ley, sino que más bien se trata de una conjunción de factores: la participación de la sociedad civil a través de las organizaciones de víctimas, que visibilizan el problema; un grupo de medios que hace seguimiento y sobreexpone el tema

a la audiencia; un Congreso de la República desacreditado que busca mejorar su popularidad respondiendo al clamor popular; y, finalmente, una sociedad alerta e indignada ante un caso altamente popular, como el de Salamanca, en el que profundizaremos en el tercer capítulo. Sobre este trabajo volveremos en el último capítulo de esta investigación, pero hay que tener en cuenta su enfoque en la última década y sus diferencias metodológicas⁵.

En términos generales, se puede afirmar que este trabajo reúne muchos de estos y otros esfuerzos, algunos en menor medida que otros, alrededor de dos claves: la construcción del problema público y el uso del derecho, especialmente el penal, como una solución a este.

La noción de “configuración” y de “marco normativo” como entrada a los problemas públicos

La noción de “configuración” que es usada en este trabajo busca entender por qué los hechos sociales se dan de una forma y no de otra. Siguiendo a Grimson, “la noción de configuración busca enfatizar tanto la[s] heterogeneidad[es] como el hecho de que ésta se encuentra, en cada contexto, articulada de modo específico” (2011, p. 28). Si bien este autor está hablando de identidades culturales y la relación que tienen estas con la política, pensar en “configuraciones” invita a comprender que todo lo humano y lo social (desde los edificios, hasta las tradiciones y las identidades, según el antropólogo argentino), además de ser construido, es resultado de procesos heterogéneos, dinámicos, históricos y conflictivos enmarcados en relaciones de poder (Grimson, 2011, pp. 187, 197). En otras palabras, preguntarse por la configuración es cuestionar de qué formas, bajo qué articulaciones y con la intervención de qué actores se llega a ciertos modos de actuar, percibir y significar en la sociedad; es buscar “relaciones contingentes que se establecen en cada coyuntura histórica” (Grimson, 2011, p. 37) y poner en cuestión el sentido común sobre un asunto particular, en este caso, el de los conductores ebrios. Es pensar, por ejemplo, cómo llegó la conducción en estado de embriaguez a ser el comportamiento estigmatizado y criminal del que habló el presidente Juan Manuel Santos al sancionar la Ley 1696 de 2013 (Muñoz Vargas, 2013).

⁵ Estas son solo algunas investigaciones. El estado del arte sobre el tema que presentan Toquica et. al. (2020) es mucho más rico y puede ser consultado por los interesados en información a fondo sobre el tema. En su búsqueda, enmarcada en el periodo 2001 - 2019 encontraron 77 investigaciones, de las cuales 15 (19,5%) estaban relacionadas con “normas de seguridad y su cumplimiento”, en las que se podría enmarcar este trabajo (2020: 41 y siguientes).

La *configuración* como apuesta teórico – metodológica, implica, para esta investigación, preguntarse por los procesos, las “acciones humanas sedimentadas”, por medio de las cuales la conducción en estado de embriaguez ha sido entendida. Asimismo, la búsqueda de *configuraciones* particulares en momentos y coyunturas específicas, permite indagar por cómo cambian los significados, acciones y percepciones en el tiempo y preguntarse por los marcos y las relaciones que se dan entre los sujetos que definen una situación o un problema en momentos específicos, así como estudiar experiencias históricas compartidas y comprender diferencias y similitudes en términos espaciales o temporales (Grimson, 2011, p. 45).

Esas *configuraciones* pueden ser entendidas o estudiadas en marcos normativos o culturales. Siguiendo a Weber, las acciones de las personas sólo tienen sentido cuando se dan en referencia a ciertas normas a las que el autor llamaba el marco normativo o cultural. Esos marcos prescriben, justifican y legitiman las acciones de los actores o las asociaciones sociales, ya que “todo marco encierra un conjunto de valores, simbólicos o conceptos existentes en la sociedad” (Delgado Salazar, 2012). De ahí la potencia que tiene este término para esta investigación, ya que permite ahondar en los momentos y coyunturas sociales en las que suceden ciertos hechos, pero también en los marcos legales vigentes, y las limitaciones y condiciones en las que se da un cambio en la vida pública o aparece una situación de emergencia en la misma (Cefaï, 2008).

La perspectiva de la sociología jurídica y sus preocupaciones por la ley y el derecho

Por otro lado, esta investigación se enmarca en la sociología jurídica dado su interés por ahondar en la relación entre derecho y sociedad, y en el derecho como un producto que tiene su causa en lo social, pero que al mismo tiempo lo produce (Torres, 2006), así como por su preocupación por “las causas y efectos de las normas jurídicas” (Correas, 1993, p. 23) y del derecho como discurso susceptible de análisis (Correas, 1993, p. 25). Pero, dada la amplia cantidad de temas, escuelas y perspectivas que abarca la sociología jurídica, el acercamiento a la pregunta aquí propuesta se realiza desde la sociología jurídico penal. Esta sub-disciplina concentra su atención en el derecho penal y en aspectos como el control social, la criminalidad, los fenómenos delictivos criminales, pensar críticamente al derecho y al sistema penal en sus presupuestos, configuraciones y funcionamiento y proponer alternativas al mismo (Silva García, 2012).

En una definición clásica, Baratta afirmó que la sociología jurídico penal estudiará, en primer lugar, los comportamientos normativos que consisten en la formación y en la aplicación de un sistema penal dado; [...] los efectos del sistema entendido como aspecto ‘institucional’ de la reacción al comportamiento desviado y del control social correspondiente [...] y las reacciones no institucionales al comportamiento desviado” (Baratta, 2004a, p. 14).

Esta definición operativa de la subdisciplina, así como lo variado de campo de estudio, le permite ofrecer una alternativa a la visión dogmática ofrecida por el derecho, y dar cuenta de los aspectos sociales, culturales, políticos y económicos que están detrás de la formulación y aplicación de la ley (Bombini, 2013). La lectura de la conducción en estado de embriaguez desde esta perspectiva permite preguntarse cosas que están directamente relacionadas con los objetivos de esta investigación, como en qué momento y por qué éste se convirtió en un comportamiento desviado, qué actores intervinieron en la definición de los conductores ebrios como delincuentes y/o criminales, cuáles eran sus intereses, influencias y motivaciones en esos procesos, así como por qué y de qué forma esa definición devino en una norma como la Ley 1696 y, finalmente, cómo ha sido percibida o asumida esta conducta por parte del derecho y el campo jurídico colombiano a través del tiempo. Cabe decir que este interés se restringe la formación y la creación del sistema penal alrededor de la conducta, pero no a su aplicación y efectos, especialmente en lo referido a la Ley 1696 de 2013.

Problematizar el poder, a los que lo tienen y la forma en la que es ejercido

La creación de marcos normativos de tipo legal y la búsqueda de configuraciones, como la propone Grimson (2011), están directamente relacionados con las nociones y los problemas que encierra el poder y el ejercicio del mismo por parte de quienes lo detentan. El poder puede ser entendido como “ser potente para lograr el dominio o posesión de un objeto físico o concreto, o para el desarrollo de tipo moral, político o científico” (Ávila - Fuenmayor, 2006, p. 2). De acuerdo con lo postulado por Michel Foucault (1997), el poder tiene campos en los que se manifiesta de distintas maneras. Uno de esos campos es el penal, en el que términos como la represión o la limitación de libertades y pago de penas tienen un lugar fundamental. Siguiendo a Ávila-Fuenmayor, para el autor francés “el derecho siempre ha enmascarado el poder” (2006, p. 9) y las normas y leyes han prevalecido como un medio de normalización de comportamientos por parte de entes estatales (Foucault, 1996, p. 30). Poner al poder sobre la mesa produce cuestionamientos de distintos niveles. En el teórico - práctico supone preguntarse *quiénes* detentan el poder para definir qué es un conductor ebrio, quién y bajo qué mecanismos define qué es el estado de embriaguez o cuándo una persona está ebria, de qué formas y bajo qué medios (además del derecho) se ejerce el poder cuando se habla de

mezclar gasolina y alcohol. En el metodológico, por su parte, los retos tienen que ver con conocer quiénes ejercen el poder, sus intereses y estrategias. Todo ello, puede redundar en la comprensión de los contextos específicos de la producción de la ley y los diferentes mecanismos que pone en marcha para la regulación de un comportamiento específico, en este caso el de mezclar gasolina y alcohol.

Es importante también señalar la importancia que Foucault otorga a temas que son del interés de esta investigación como el papel que juega la prisión y la punibilidad en el derecho penal. Este autor enumera cuatro tácticas punitivas que precedieron a la universalización de la prisión moderna, a saber: el encierro, la infamia y los efectos que juega la opinión pública sobre el condenado, la Ley del Talió y la esclavitud (o trabajo social, en su expresión más moderna) (Foucault, 1996). No es una casualidad que la ley colombiana sancione a los conductores que manejan bajo efectos del alcohol en función de estas lógicas, y por ello hay que preguntarse por qué se llega y se prefieren a estos métodos, dispositivos y técnicas de control y regulación de la población y no a unos distintos que propendan por medios educativos o preventivos, por ejemplo.

Finalmente, Foucault hace algo que es muy importante para una investigación como la que se propone aquí al poner en duda el carácter racional y perfecto de la ley (Calvo García, 1986, p. 114). Así, esta puede ser analizada como un “acoplamiento de saber erudito” que se presenta como algo dado y producido unitaria, formal e incluso científicamente, lo que impide ver la complejidad y la cantidad de actores que hay detrás de la creación de esta y preguntarse por esos actores y procesos (Ávila - Fuenmayor, 2006; Muzzopappa & Villalta, 2011; Shore, 2010).

Campos, actores, poderes y luchas interconectadas

La noción de campo de Bourdieu (Bourdieu & Teubner, 2000) permite “ubicar” actores en el espacio social, entender habitus y formas de vida, trayectorias sociales e intereses; lo más importante es el énfasis que esta noción hace en el tema del poder, su ejercicio y los lugares actores donde y las formas en que lo ejercen. Para esta investigación es vital para entender, primero, al campo jurídico, como un campo de disputas en el que actores situados luchan por el control de un recurso valioso, que, para el caso, es el de producir pronunciamientos y verdades que tienen el carácter de oficiales y únicas y que además son de estricto cumplimiento (Bourdieu & Teubner, 2000; García Villegas & Rodríguez Garavito, 2003). En

segundo lugar, y valiéndose de la propuesta de Muzzopappa y Villalta, también se puede ver al Estado mismo como un campo al que se puede acceder desde su producción escrita, es decir, a partir de las leyes, decretos y demás documentos que produce (2011, p. 15). Comprender no sólo lo jurídico como un campo en disputa y en constante construcción, sino también al Estado de esa forma y teniendo en cuenta que es un productor de leyes y normas, permite desmitificar su figura y posibilita acercarse a él en sus formas reales y burocráticas y como una construcción ideológica creada a partir de individuos e intereses enmarcados en relaciones de poder (Muzzopappa & Villalta, 2011; Shore, 2010).

Con base en lo anterior y como lo hacen las antropólogas Eva Muzzopappa y Carla Villalta al hacer su propuesta sobre el estudio etnográfico del Estado a partir de sus documentos, esta investigación entiende al mismo como un campo en disputa compuesto por actores estatales, burocracias y distintas lógicas de funcionamiento (2011). Esto implica, en contra de las visiones más tradicionales e incluso contra la forma en la que este se ve a sí mismo, entenderlo como una ficción muy poderosa y como un campo compuesto por conjunto de personas o instituciones (estatales y no estatales) que no actúa de forma neutral y que se ha construido y adecuado (sedimentado, en términos de Grimson (2011)) a través del tiempo. Lo anterior sin el ánimo de quitarle su capacidad de control y poder. Analizar el Estado bajo esa óptica abre las posibilidades para preguntarse por su funcionamiento e indagar por cómo el mismo obedece a intereses y actores concretos en los que algunos temas cobran más preponderancia y requieren soluciones urgentes en momentos muy concretos (Lorenc Valcarce, 2005; Muzzopappa & Villalta, 2011, p. 28). Es así que el documento estatal -su contexto de producción, sus firmantes, sus motivaciones, objetivos y pretensiones- (la norma, el decreto, la ley), se presenta como una entrada apropiada al Estado como campo ya que da cuenta del momento en que un problema público cobra la suficiente importancia, la manera en la que ese problema va a ser manejado o combatido y porque permite ahondar en los presupuestos, racionalidades y objetivos de este en el momento de formulación y escritura, así como en la distancia que pueda existir entre el discurso y la práctica estatales (Muzzopappa & Villalta, 2011). En términos coloquiales, lo que también se busca es el desorden, los antagonismos y las luchas detrás de aquello que se presenta como ordenado, coherente y neutral (Gusfield, 2014, p. 92).

Para cerrar este apartado, es importante señalar que a pesar de que se exponen por separado los campos y los actores de cada uno, estos se interconectan e interseccionan a lo largo de la investigación. Hay que preguntarse hasta qué punto la forma en la que se entiende y/o se castiga conducir ebrio es un producto de varios campos, como los mencionados en un

apartado anterior, y también cómo algunos actores hacen parte de uno y otro campo o se posicionan estratégicamente en varios campos simultáneamente⁶.

La conducción en estado de embriaguez como un problema público

Finalmente, se propone estudiar a la conducción como un problema público. De acuerdo a Herbert Blumer, los problemas públicos son de carácter colectivo (1971, p. 28) y su creación pasa por cinco etapas: (1) la emergencia, en la que son reconocidos como tales a través de un proceso selectivo en el que tienen lugar agitaciones sociales, violencias y actores como grupos de intereses políticos, medios de comunicación y sucesos escandalosos y dramas públicos que le dan protagonismo al problema; (2) la legitimación, en la que ganan lugares dentro de las discusiones públicas y son tomados en serio en los espacios propios de debate como el senado, la academia o los medios de comunicación; (3) la movilización, en la que los distintos grupos ponen sobre la mesa sus intereses y requerimientos sobre cómo debe ser tratado el problema y se dan lugar discusiones y definiciones del problema; (4) la formulación de un plan de acción en la que se decide cómo y con qué medios se va a manejar el problema y se da lugar a alianzas, concesiones y compromisos que dan lugar a la “definición oficial del problema” (Blumer, 1971, p. 304) expresada generalmente en forma de política pública o ley (Lorenc Valcarce, 2005) que busca solucionarlo; y (5) la implementación, que, según el autor, no deja de ser un proceso escabroso en el que aparecen nuevos grupos y acomodaciones del plan que se ajustan a la realidad y muchas veces llevan a una redefinición del problema y sus particularidades. La aparición de los problemas públicos, como el de la conducción en estado de embriaguez para este caso, así como el de la construcción y la administración de la ley, son procesos sociales conflictivos en los que emergen actores, definiciones, estrategias y poderes que buscan construir dichos problemas de una forma particular que tiene un carácter arbitrario y artificial, a pesar de que la norma o la ley o las formas jurídicas parezcan algo dado, natural e indiscutible (Cefai, 2008, 2012; Schillagi, 2011).

Esas etapas son entendidas por Gusfield (2014) como acontecimientos y procesos que acompañan al problema público en su composición y en su trayectoria. Lo que se busca resaltar es que su posicionamiento es rastreable y obedece a intereses específicos, aún

⁶ Un ejemplo de ello que no se estudia en este trabajo es el del Senador Roy Barreras, que en uno de los debates de lo que será la Ley 1696 habla como médico y como abanderado de la causa ante sus compañeros.

cuando haya actores a quienes el problema no les parezca tal cosa⁷. Es decir, se buscan los hechos (legales, científicos, mediáticos, políticos) y las trayectorias que hacen que un asunto se vuelva importante y merezca una solución drástica. Esta investigación responde a cuestiones tales como si, para el caso colombiano, el problema de la conducción en estado de embriaguez pasa por las etapas propuestas por Blumer (1971), cómo son esas etapas, qué actores intervienen en cada una de ellas, cuál es la realidad que se procura imponer sobre este problema. Asimismo, problematizar el hecho de que este sea un comportamiento que siempre ha sido y debería ser reprochable, y se pregunta cómo se impuso esa visión y versión de este. En todas estas preguntas el poder es un eje central, como bien lo dice Gusfield, “algunos tienen más acceso que otros, y mayor poder y habilidad para configurar la definición de los temas públicos” (2014, p. 74).

Reflexionar sobre los problemas públicos lleva a hacerse estas preguntas que se exploran a lo largo de los capítulos: ¿en qué campos específicos están ubicados esos “poderosos” que le dan mayor o menor preponderancia al tema? ¿Cómo transitan los “conductores borrachos” entre varios campos? ¿Quiénes tienen la autoridad y cuáles son los discursos de quienes hablan de la conducción en estado de embriaguez en el caso colombiano? ¿Cuál es el papel que juegan los medios de comunicación en la trayectoria de la conducción en estado de embriaguez y los conductores ebrios en Colombia?

Claves metodológicas: en búsqueda de configuraciones para comprender la genealogía del problema de los ebrios al volante

En términos metodológicos, este es un estudio de caso sobre la conducción en estado de embriaguez que se basa en cuatro casos o configuraciones particulares que obedecen a momentos histórico - legislativos. Lo que se busca a través de la exploración de estos es conocer la genealogía de la conducción en estado de embriaguez en el país y cómo se convirtió en un problema público susceptible de regulaciones fuertes y punitivas como las que caracteriza a la Ley 1696 de 2013. Barragán (2012), en su artículo sobre Foucault, señala que el método genealógico busca percibir la singularidad de los sucesos más allá de lo lineal ya que parte de la complejidad de las estructuras que conforman los saberes, pone de presente la conformación de saberes y discursos diversos alrededor de un tema y exige estudiar la

⁷ La posición de ASORUMBA, actualmente ASOBARES, durante las administraciones de la segunda mitad del siglo XX en Bogotá se pueden entender un poco bajo esa lógica, como se expone en el segundo capítulo de este trabajo.

mayor cantidad de fuentes sobre el mismo para comprenderlos en su ya mencionada complejidad.

Se trata de un estudio de caso exploratorio y descriptivo en el que no hay ninguna hipótesis a probar. En lugar de eso, se busca explorar la complejidad del problema de la conducción en estado de embriaguez y a partir de las particularidades de este, comprender problemáticas más generales (¿por qué etapas pasa un problema público?, ¿quiénes y de qué formas se compone la arena pública en el caso colombiano? ¿cómo se moviliza o convierte un suceso en un problema público?). Se parte, igualmente, de una visión constructivista y procesual con la que se busca privilegiar la mirada y discursos que los distintos actores tienen y operacionalizan de forma diferenciada al analizar el mismo problema o situación. También de una mirada pragmática que invita a mirar de cerca los problemas públicos y los actores, vivencias, experiencias, interacciones y batallas retóricas que tienen lugar con la aparición de estos. Asimismo, hay un interés histórico y genealógico que busca comprender por qué el problema ha devenido de la forma en la que lo ha hecho y que presupone que los caminos eran múltiples y diversos, es decir, que el problema podía ser tratado y entendido de formas y con mecanismos distintos a los legales y punitivos, como es tratado actualmente.

Por lo anterior, lo que se busca en cada uno de estos tres momentos (1970, 2002 y 2013) es lo que Grimson (2011) llama “configuraciones”, es decir, articulaciones específicas que se dan en cada uno de estas coyunturas histórico - legislativas y comprender cómo esos fragmentos pueden ayudar a entender el devenir del problema que aquí se estudia. Asimismo, la noción de *configuración* tiene consecuencias prácticas en el sentido en que “empuja” a buscar los mecanismos prácticos y los actores que buscan imponer ciertas visiones de la realidad que, a pesar de su aparente naturalidad, son arbitrarias y ficticias (Grimson, 2011; Gusfield, 2014). En esa misma línea, por tratarse de un estudio genealógico, se busca ir más allá de los saberes eruditos (convertidos en ciencias, disciplinas y leyes) y rescatar “el saber de la gente” (Ávila - Fuenmayor, 2006, p. 5; Packer, 2013), lo que supone una transgresión a los procesos discursivos teóricos, unitarios, formales y científicos impuestos por distintos poderes, como el del derecho (penal, para este caso) y la ciencia (algunos de ellos se expusieron en párrafos anteriores) (Ávila - Fuenmayor, 2006, p. 6) y estudiarlos desde miradas críticas.

En el siguiente apartado se presentan las principales estrategias de investigación y técnicas de recolección de información que se pusieron en marcha.

La prensa y las noticias como camino para conocer los contextos de producción de la ley

En el prefacio de *Historia del Siglo XX*, el historiador británico Eric Hobsbawm (1995) afirma que

A medida que el historiador del siglo XX se aproxima al presente depende cada vez más de dos tipos de fuentes: la prensa diaria y las publicaciones y los informes periódicos, por un lado, y los estudios económicos y de otro tipo, las compilaciones estadísticas y otras publicaciones de los gobiernos nacionales y de las instituciones internacionales, por otro (1995, p. 9).

Esta investigación es una prueba de esa realidad. En este caso, el ambiente de producción de las configuraciones aquí estudiadas se ha basado principalmente en el trabajo de archivo de prensa y otra gran fuente de información y contexto la brindan las compilaciones de archivo realizadas por ministerios nacionales y organizaciones multilaterales o no gubernamentales nacionales e internacionales.

En cuanto al trabajo de prensa se eligió al diario más grande del país, el más tradicional y el de mayor cubrimiento, me refiero a *El Tiempo*, periódico fundado en 1911 por Alfonso Villegas Restrepo, quien unos años después lo vendió a Eduardo Santos Calderón, presidente de la República de Colombia entre 1938 y 1942 y que, junto con el apoyo de su familia, lo convirtió en el diario más influyente del país. Escoger a *El Tiempo* tiene sus limitaciones, como se señala más adelante, pero sin duda alguna, hablar de su historia es hablar de la historia del país y de uno de los medios de comunicación nacionales con mayor credibilidad y poder. Como lo dice Villar Borda (1997) en la biografía de Alberto Lleras Camargo (otro presidente con presencia y peso en el medio), y aunque se refiera a un momento muy diferente al actual de la vida nacional:

El Tiempo no sólo es el órgano más autorizado del liberalismo sino el vocero del Frente Nacional. Todo lo que se publica tiene un impacto directo en la vida colombiana. Por su redacción desfilan los ministros, los parlamentarios o los aspirantes a serlo y cada línea que logran introducir en sus columnas es un punto a favor en sus carreras políticas (1997, p. 133, énfasis propio).

Además de esa realidad nacional, es importante señalar la importancia que tienen las fuentes de prensa, teniendo en cuenta que el periodismo se vuelve un fenómeno de masas en el siglo XX (Hernández Ramos, 2017). En palabras de Acevedo y Villabona, son una fuente de interpretación clave que permite comprender contexto y marcos que, a su vez, delimitan la realidad en la que vivimos (2020): “El testimonio de carácter diario, contemporáneo de la vida política, cultural e intelectual de la que es testigo, convierte a la prensa en un reflejo fundamental, aun sin ser el único ni quizás el más decisivo, de la realidad social de una época” (Hernández Ramos, 2017, p. 471).

En consecuencia con lo anterior, el trabajo de los periodistas y los diarios ayuda a reconstruir épocas y a comprender mentalidades de diferentes contextos espaciales y temporales. A través de las páginas de los diarios “se muestra un mundo que existió de forma efectiva, que sirvió para configurar una parte del imaginario social en un momento determinado” (Acevedo y Gómez, 2020, p. 370). Asimismo, en los periódicos se dan a conocer no solo noticias, sino rumores, debates, ataques, a nivel nacional y global; todo reposa allí en las páginas que poco a poco construyen historias locales, nacionales y mundiales. Igualmente, más allá del contenido, el investigador se debe fijar en las posiciones, estilos de letras, repeticiones y momentos en los que aparece una nota, “todo nos habla de la noticia: su ubicación, sus silencios, sus vacíos, sus imágenes, su tamaño; así se sabe cuál es el verdadero interés” (Acevedo Tarazona & Villabona Ardila, 2020, p. 352).

Lo anterior no quiere decir que el mundo que se muestra en los periódicos y en este trabajo sea completamente fáctico, real, tangible o que sea el único. Estos no son un reflejo exacto de la realidad, pero son medios claves para poder comprenderla. Sin embargo, al ser construcciones sociales, es necesario tener en cuenta los sesgos con los que diferentes actores (directores, periodistas, analistas, columnistas, reporteros entre otros) la construyen en respuesta a sus múltiples posicionamientos. Al respecto, nos recuerda Hernández que los periódicos y la prensa en general:

son una fuente compleja, a la que se pueden atribuir multitud de significados e intenciones, por lo que exige un tratamiento cuidadoso y contextualizado en todo momento, situando cada cabecera en su respectivo entorno social y político, teniendo en cuenta lo que simboliza la publicación (2017, p. 466).

Por último, es clave entender el papel que los periodistas y los investigadores sociales tienen a la hora de construir y de configurar la realidad; ambos tienen la misión de “registrar, transmitir y difundir en el presente de manera ordenada unos determinados hechos [...] deciden que se recordará y qué se olvidará” (Hernández Ramos, 2017, p. 475). Así, en este trabajo, la prensa es una especie de caja de resonancia de la construcción del problema de la conducción en estado de embriaguez que le permite al investigador:

acercarse al pasado para ofrecer una interpretación de lo sucedido en función de lo observado por las cabeceras de la prensa periódica, cada una con su filtro ideológico particular, cada una en su categoría de transmisor y al mismo tiempo actor de los movimientos sociales (Hernández Ramos, 2017, p. 475).

Teniendo en cuenta lo anterior, es importante tener en cuenta que *El Tiempo* es el periódico nacional más reconocido del país y que tiene varios sesgos: es centralista, ya que se concentra en la capital del país, Bogotá, como eje político, financiero y económico de Colombia, en la que también, por ende, se focaliza esta investigación; además, a pesar de sus orígenes liberales, después de la caída de Rojas Pinilla ha sido tildado como un periódico gobiernista, soporte clave del Frente Nacional (1958 - 1974) y “acomodado” a cada gobierno de turno. Esto, a pesar de no ser fundamental para el trabajo, se hace visible sobre todo en el tratamiento que hacen del trabajo del presidente Misael Pastrana (1974 - 1978), último del Frente Nacional, y la forma en la que celebran iniciativas de Álvaro Uribe Vélez, como las caravanas “Vive Colombia, Viaja por ella”; mientras que su acercamiento con Antanas Mockus es un poco más distante: aunque servirán como un medio de divulgación o apoyo de algunas iniciativas y exaltaron su figura de profesor o pedagogo, también serán críticos de aspectos de su gobierno, como se expone en la segunda configuración. Esto tiene sentido si entendemos a este personaje como un *outsider*, como se explica en la segunda configuración del trabajo.

Sobre la consulta de archivo de este diario es importante anotar que se consultaron los periodos que se presentan a continuación:

Periodos consultados en archivo físico

Año	Pêriodos consultados
1968	Todo el año
1969	Todo el año
1970	Todo el año
1971	Enero, junio, julio y diciembre
1972	Enero, junio, julio y diciembre
1995	Enero, semana santa, junio, julio, diciembre
1996	Enero, semana santa, abril, junio, julio, diciembre
1997	Enero, semana santa, junio, julio, diciembre
1998	Enero, semana santa, junio, julio, diciembre
1999	Enero, semana santa, junio, julio, diciembre
2000	Enero, semana santa, junio, julio, diciembre
2001	Todo el año
2002	Todo al año
2003	Todo el año

Tabla 2. Resumen consulta prensa física

Fuente: elaboración propia

El resultado final de esta consulta fue una matriz de elaboración propia que incluyó aspectos como la fecha de publicación, titular, sección del periódico, un breve resumen de la noticia, categorías especiales (accidente ocasionado por conductor ebrio, publicación o análisis legal, psicología o seguridad vial y cifras cuantitativas) del trabajo dentro en las que encajaba y enlace al recorte de prensa. En ella se consignaron más de 4.500 recortes de prensa relacionados con el tema que aquí se trata, que al final formaron parte del corpus de referencia del trabajo. De ellas se realizó un filtro por la relevancia de su contenido y se seleccionaron 1.281 que componen el corpus de trabajo de esta investigación.

Es importante anotar que la información sobre accidentes de tránsito se encuentra dispersa a lo largo del diario y dependiendo del caso y del lugar del hecho puede estar en primera página, en una sección judicial, deportiva⁸ o política y que, como lo señalan Acevedo y Villabona (2020), puede ser grande o pequeña; todos estos son detalles que dan cuenta de la importancia del tema de la seguridad vial o de los participantes del siniestro y con el correr de las configuraciones se organizará de una manera un poco más clara. Igualmente, las secciones que registran el día a día de la ciudad, más que los análisis, en algunos casos, permitieron rastrear algunos temas coyunturales para este trabajo. Todo esto es clave tenerlo en cuenta pues pone sobre la mesa la obligación que como investigador tuve de revisar cuidadosamente todas las páginas del diario en los periodos señalados en la Tabla 2.

Es de suma importancia exponer los motivos por los que se eligieron los periodos y los meses expuestos en la mencionada tabla. El primero responde a la necesidad de estudiar el periodo previo a la sanción de la ley y así poder conocer la importancia y las discusiones que se daban en la arena pública alrededor de la generación de esta. Igualmente, se rastreó un año después de su aplicación con el objetivo de conocer sus efectos en la realidad y las opiniones que suscitó en la arena pública, a excepción de la Ley 1696 de 2013. El segundo responde a la temporalidad de la accidentalidad de nuestro país que, como lo han demostrado los informes *Forensis* desde su primera publicación, se concentran en los fines de semana, los periodos de vacaciones (comienzo, mitad, fin de año, semana santa y festividades como el día de la madre y halloween), las altas horas de la noche y las madrugadas. Finalmente, la decisión de consultar el periodo 1995 a 2003 respondió a los hallazgos de la literatura que le han dado al ex alcalde de Bogotá Antanas Mockus y a sus políticas una importancia central para la comprensión del tema, así como a la importancia que va a comenzar a cobrar el INMLCF a partir de la fecha mencionada.

⁸ Véase a modo de ejemplo, las figuras 115 y 116 de este trabajo.

Para finalizar con esta parte es importante añadir que para la última configuración de este trabajo no se realizó trabajo de análisis de prensa, pero sí se usaron motores de búsqueda digitales de diferentes diarios nacionales y regionales. Igualmente, fue muy importante el uso de redes sociales como Youtube y Facebook que permitieron rastrear la evolución del tema en una sociedad que, a diferencia de la del siglo XX en la que se concentran las primeras dos configuraciones, vive la masificación del internet, las redes sociales y los contenidos audiovisuales, en su última configuración.

En estas dos redes sociales, la búsqueda se realizó a través de palabras claves y posteriormente a través de la exploración de canales de interés obedeciendo al criterio de bola de nieve, como el de algunos políticos, estamentos y noticieros de televisión. Un resumen de este trabajo se presenta en la tabla número tres.

Resumen archivo digital

Palabras clave	conductores ebrios, conductores borrachos, Ley 1696 de 2013, Fabio Salamanca, Eduardo Merlano
Canales consultados en Youtube y número de videos incluidos en el trabajo	- Gloria Stella Díaz Ortiz (17) - Noticias Caracol (17) - Partido Política Mira (6) - Senado Colombia (4) - Cablenoticias (3) - Liga Vial (3) - Presidencia de la República Colombia (3) - CanalCapitalBogota, Caracol Radio, Carlos Baena, Defensoría del Pueblo Colombia, El Ventilador, eltiempotv, Infrarrojo Teleantioquia, Jose Agudelo, Noti Capi, NTN 24, Señal Memoria y W Radio (1 por cada canal, para un total de 12)

Tabla 3. Resumen archivo digital
Fuente: elaboración propia

En total fueron consultados 65 videos que reposan en la plataforma YouTube con fechas de subida entre el 25 de abril de 2008, con el primer cubrimiento que hace Canal El Tiempo sobre Mary Bottagisio, y el 27 de diciembre de 2017, que es un archivo de Señal Memoria sobre una campaña contra conductores ebrios de la década de los cincuenta. Este trabajo también se organizó en una matriz de elaboración propia en la que se incluyó el título, enlace, fecha de publicación, dueño del video, descripción, duración, notas importantes y transcripciones, en los casos en los que el recurso era de importancia capital para el trabajo.

De esta manera, este trabajo también es un viaje por el tiempo y por la manera en la que el país y el mundo se han informado: es un tránsito del papel periódico y de la relevancia de este formato al del mundo audiovisual, inmediato y por demanda del internet y de uno de sus portales y redes sociales más consultadas: YouTube.

Las entrevistas para comprender los saberes expertos

Otra de las estrategias de investigación que se usó en esta investigación fue la elaboración de entrevistas semiestructuradas a expertos en diferentes áreas del saber y figuras relevantes para entender el problema de investigación que, como se mencionó antes, se caracteriza por tener un abordaje interdisciplinar. En ese sentido, estos encuentros tenían como objetivo ahondar en la comprensión del problema e indagar en aspectos y problemas específicos.

A continuación, se presenta a las personas entrevistadas:

- José Filadelfo García: hombre samario de 77 años con más de 50 años de experiencia de conducción de todo tipo de vehículos y que en diferentes momentos de la vida fue dueño de transportes de servicio público urbano e intermunicipales. Dedicó una gran parte de su vida al sector automotriz del que vio y vivió sus avances desde los años sesenta en su primer empleo hasta su pensión de la empresa Mazda hace 25 años y, además, se mantuvo trabajando en el sector transporte como independiente después de su retiro. A través de su entrevista se pudieron entender los efectos de los cambios en los marcos normativos, las percepciones y vivencias sobre el transporte y sus avances y entender en “carne propia” los diferentes cambios en la legislación y los significados de conducir en estado de embriaguez. Su trabajo y experiencia enriquecieron la comprensión del mundo automotriz y del día a día colombiano desde la primera hasta la última configuración, pues su periodo vital cubre toda la mitad del siglo XX hasta la actualidad.
- Pedro Emilio Morales Martínez: médico bogotano pensionado del INMLCF que sirvió en esa institución durante 28 años hasta llegar a ocupar su subdirección y, posteriormente, pensionarse. A través de la entrevista se problematizó y buscó entender todo lo relacionado con los efectos del alcohol en la sangre, las cambiantes percepciones del tema a través del tiempo, su relación con la ley y la arena pública colombiana. Además, su experiencia al interior del INMLCF permitió comprender los principales cambios y trabajo de la organización. Sus orientaciones fueron

fundamentales para comprender cambios en el mundo automotriz al tratarse de un tema del que es aficionado y conocedor.

- Luis Fernando Noriega, “Doctor Tránsito”: este abogado especializado en el sector automotriz tuvo el sobrenombre de Doctor Tránsito en el periódico *El Tiempo* en el que escribió durante varios años en la sección “Vehículos” a finales de los noventa y principios de la década del 2000. Allí respondió dudas jurídicas a los lectores sobre el tema, pero además hacía análisis y críticas a la legislación al mismo. Su visión como experto en los temas de interés de este trabajo fue vital para la comprensión de la segunda y la tercera configuración.

Igualmente, se sostuvo conversaciones con una persona cercana a FICVI Colombia, que no permitió la divulgación de su nombre en este trabajo, pero que hizo posible comprender algunas dinámicas que se presentan en la tercera configuración. Por último, es importante anotar que en el diseño de la investigación se plantearon entrevistas con legisladores, periodistas y miembros de organizaciones no gubernamentales que no se pudieron cumplir por la dificultad en hacer contacto con ellos. No obstante lo anterior, estos vacíos fueron abordados a través de discursos, noticias y reportajes sobre ellos, especialmente a través de medios digitales, como se expuso en el apartado anterior.

Los documentos estatales para desnaturalizar y comprender la ley

Otra estrategia de este trabajo de investigación fue explorar las leyes y los documentos normativos legales desde una perspectiva crítica, como lo proponen Muzzopappa y Villalta (2011) y Shore (2010). Estos se entienden como productos de negociaciones complejas que reflejan prácticas estatales que suponen declaraciones verdaderas, legítimas y neutrales por haber sido expedidas por el Estado. En un primer nivel, se buscó reconstruir las redes sociales y de poder y los contextos de producción de los documentos estatales escritos y rastrear a través de ellos en qué momentos y por qué el problema toma relevancia como para ocupar la esfera legal. En un segundo nivel, referido a la formalización, siguiendo a Chris Shore (2010), aunque no sea el eje central de la investigación, se tuvo en cuenta la burocracia, la agenda y las condiciones en las que los diferentes agentes legales y de la ley ponían en práctica las leyes sancionadas. Finalmente, en un último nivel, a través de las entrevistas y del ejercicio de revisión documental se buscó entender los impactos que estas tenían en los individuos que son objetos de la ley.

Con base en lo anterior, se analizaron los diferentes códigos de tránsito que son los ejes centrales de las configuraciones de la investigación y, finalmente, en la tercera configuración, se analizaron y problematizaron las Gacetas del Congreso de la Ley 1696 de 2013, como se evidencia en ese capítulo del trabajo. Esto, bajo la comprensión, como se ha reiterado, de que estas son una vía para conocer y comprender las tensiones que se ocultan detrás de la ley y, por ende, configuran un camino para entender la forma en la que opera la la razón de Estado.

El problema y el papel de las cifras cuando hablamos de la accidentalidad en Colombia: “el mundo de los secretos oficiales”

En el primer capítulo de *Antropología del estado* (2015), el padre de esta subdisciplina, el sociólogo Philip Abrams nos da la bienvenida al tema con la frase que le da título a este apartado. A pesar de que esta investigación no se puede considerar como tal, el investigador se enfrenta con el mismo problema: el de no tener claridad sobre las cifras.

Cuando este proyecto se planteó tenía la pretensión de realizar análisis de corte cualitativo con base en datos concretos que permitieran entender si había una correlación entre el aumento de casos de conductores ebrios y el trato cada vez más punitivo que se les da a estos en la legislación colombiana. Sin embargo y como lo señalan diferentes investigadores sobre el tema⁹, el de las cifras es uno de los temas más complejos en la accidentalidad colombiana. Pareciera, como lo dice Abrams que aún cuando hablamos de un problema que cada vez se hace más público, como se demuestra en esta investigación, el dominio y conocimiento de este sigue siendo un asunto de unos pocos y de unas pocas instituciones: “el ‘sector público’ es realmente un sector privado sobre el cual el conocimiento no debe ser hecho público es, de manera demasiado evidente, el principal obstáculo serio para cualquier estudio serio del estado” (2015, p. 23).

⁹ Una gran parte de las investigaciones referenciadas en el primer apartado de esta introducción coinciden en esto: Cabrera y Velásquez afirman que las cifras de decesos y heridos en accidentes de tránsito no se corresponden con las tendencias poblacionales (2015, p. 144); Echavarría dice que “el tratamiento del problema por parte de los medios de comunicación no se ajusta a la realidad, ni en lo relativo al número de casos de homicidio y lesiones por causa de la conducción en estado de embriaguez, ni de la actitud punitiva de la ciudadanía en relación con este asunto” (2014, p. 110). Una opinión contraria tiene Piza (2019), que trabaja con cifras del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito y el Registro Único Nacional de Tránsito (RNAT - RUNT), a los que este investigador no pudo acceder. Adicionalmente, es importante recordar que organizaciones multilaterales hacen énfasis en los problemas que tienen los países de ingresos medios, como Colombia, con el tema.

Sin embargo, es importante mencionar algunas fuentes que fueron esenciales para la realización de este trabajo. La primera son los estudios *Forensis*, elaborados anualmente por el INMLCF desde el año 1999. Desde el primer informe, en el capítulo sobre accidentalidad vial, se menciona que el objetivo “es generar inquietudes sobre el papel activo y protagónico que cada colombiano tiene y debe asumir, con respecto a las posibles soluciones, para la prevención de eventos específicos de morbi - mortalidad violenta” (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2000, Capítulo Presentación).

En esa primera edición, por ejemplo, no se pasa de presentar algunas afectaciones numéricas en las que se calcula en años de vida potencialmente pérdidas los accidentes de tránsito, pero ya en el 2000 los heridos y muertos en accidentes de tránsito se traducen en cifras económicas que dan cuenta de las consecuencias que tiene la accidentalidad para el erario y privado la accidentalidad vial. Estas cifras, indican los autores, son de \$85.524'418.447, para los accidentes donde hay fallecidos y de \$41.340'770.110.1 en los que se presentan muertos (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2001, pp. 185–186). Otra muestra de la importancia de la siniestralidad vial es que es que se ha mantenido como la segunda causa de muerte en Colombia y ponen una quinta parte de todos los muertos en el país por año (5.704 *Colombianos Muertos En Accidentes de Tránsito Durante El 2010, Día Mundial En Memoria de Las Víctimas de Accidentes de Tránsito, Colombia*, 2010).

Vale la pena anotar también que la elaboración de estos recae específicamente en el Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia (GCRNV), que venía publicando desde 1995 cifras compiladas sobre las lesiones de causa externa en el país con el título “Comportamiento de las lesiones de causa externa”, pero solamente hasta 1999 estos se “institucionalizan” en el formato que conocemos buscando alcanzar públicos más amplios bajo el nombre *Forensis. Datos para la vida* (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2002, Capítulo Editorial). El subtítulo de la publicación da cuenta con claridad de su objetivo: Herramienta para la interpretación, intervención y prevención del hecho violento en Colombia. En extenso, en el prólogo del informe del año 1999 se afirma que:

Para cualquier sociedad, garantizar los derechos de sus individuos se constituye en un compromiso que involucra a quienes conforman los organismos del Estado. En este sentido, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INML y CF) con el apoyo del proyecto ‘Fortalecimiento al INML y CF-GTZ, Cooperación Alemana para el Desarrollo’, tienen como uno de sus objetivos, apoyar la construcción de una información clara y sólida que permita aportar a las autoridades y a la población un diagnóstico sobre la violencia y las lesiones de causa externa, que se constituya en la base para el diseño e implementación de políticas y estrategias

para su control y reducción (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2000 Capítulo Prólogo).

Con ese propósito, estos informes se convirtieron en el referente de las cifras de violencia, entre esa la vial, en nuestro país y su publicación se espera año tras año.

En algunos de estos informes también se complementan los datos epidemiológicos complementan con otros de tipo sociológico, que enriquecen la caracterización y descripción de estos de forma integral. En ese sentido, las cifras se acompañarán de datos de interés, artículos relacionados y recomendaciones más amplias, pero estos elementos no son una constante en todas las ediciones.

Los informes *Forensis* cada año tratan los siguientes temas: homicidios, violencia - o lesiones - interpersonales, delitos sexuales, suicidios muertes y lesiones accidentales y accidentalidad en tránsito (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2000, Chapter Metodología), a lo que se ha sumado en los últimos años fenómenos como la desaparición forzada. En cada uno de ellos se tienen en cuenta las siguientes variables: la persona (género, edad, identificación), tiempo (fecha y hora de la necropsia y el hecho violento), lugar (municipio, departamento y lugar de muerte) y circunstancia (manera de muerte o de lesión, causa, mecanismo causal, móvil, agresor, presencia de alcohol, etc.).

Los datos que los constituyen se recogen a través de las diferentes oficinas seccionales de las oficinas del Instituto. Allí hay una primera pista de las limitaciones que puede tener la información recogida: para esta primera publicación, el INMLCF solamente hace presencia en el 65% de la población nacional y se realizaron pruebas de alcoholemia al 62% de los fallecidos o heridos en accidentes de tránsito (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2000, pp. 153–154). A pesar de la representatividad de la muestra, lo importante aquí es el tratamiento que se le da a la información, no por parte del Instituto - que hace todas las salvedades sobre las limitaciones y los problemas del análisis de la información edición tras edición, incluso si se le contrasta con otras, como las de la Policía-, sino la prensa y los políticos, que tomarán los datos como absolutos, hecho que ya había resaltado Gusfield (2014, p. 154) en su texto clásico sobre el tema de estudio cuando hace referencia a la figura del *como si*, es decir, como si la información que se cita - en este caso del INMLCF - fuera totalmente representativa de la realidad y totalmente exacta para crear relatos sobre los efectos de la conducción en estado de embriaguez. Para 2004, el Instituto abarca el 91% del territorio nacional a pesar de solo haber aumentado en tres los puntos de atención a nivel nacional (123 a 126), pero no se dicen cuántas pruebas de alcoholemia se realizaron sobre el total de la muestra, que solamente son mencionadas como un factor más de influencia en la accidentalidad (Centro de Referencia

Nacional sobre Violencia, 2005, p. 234). Otra clave es que INMLCF, al menos para este momento, no siempre es explícito en cuánto tiempo después comprende una muerte como resultado de un siniestro vial, aunque para la OMS el límite recomendado es de máximo 30 días (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2004, p. 44; Organización Mundial de la Salud, 2004c, p. 44) lo que podría afectar los datos expuestos. Estos hechos, sin duda alguna, pueden cambiar la lectura de los datos, pero no le quitan al INMLCF y a sus informes la importancia que han cobrado.

En cuanto a su estructura, los informes anuales no tienen muchas diferencias entre sí. El lector puede encontrar siempre una introducción en la que se presentan datos generales en términos de número de accidentados y fallecidos y los efectos de estos en términos de Años de Vida Potencialmente Perdidos (AVPP) y Años Vida Saludable Perdidos (AVISA), que se siguen de la caracterización en términos demográficos de los involucrados en estos, así como de sus roles en las vías (peatones, conductores, pasajeros, etc.), los tipos de vehículo (carro, moto, bicicleta, bus, etc.) en los que transitaban, así como la distribución temporal de los siniestros (meses, días y horas de los eventos). Posteriormente, en algunas ediciones estos se desglosan en oficinas seccionales, regiones o municipios. Finalmente, se formulan una serie de recomendaciones para las autoridades municipales y nacionales en algunos casos solamente con las cifras - lo que puede dificultar su comprensión si no se es un experto en el tema - y en otros con análisis extra, los enfoques “integrales” ya mencionados.

Por otro lado, otras fuentes valiosas, mencionadas por Hobsbawm (1995) en un apartado anterior, son las de organizaciones internacionales. Especialmente en la segunda y la tercera configuración, el lector podrá ver cómo llevar a cifras y aterrizar este problema es una necesidad cada vez más importante encabezada por organizaciones como la OMS, OISEVI y organizaciones no gubernamentales, como FICVI, mientras que en Colombia comienza a trabajarse el tema más juiciosamente con la inauguración de la ANSV en el año 2015, un poco más de cuatro décadas más tarde del punto que de partida de esta investigación.

Ambas fuentes, como podremos ver en la tercera configuración, son usadas por los políticos a través de un trabajo de curaduría que escoge lo más conveniente para su posición y excluye lo contrario. Lo mismo sucede con los medios de comunicación, que los muestran de forma aislada, descontextualizada y que no siempre son juiciosos en su seguimiento.

Vale la pena concluir este apartado volviendo a Abrams:

Si uno se acerca a los niveles más serios de funcionamiento de las instituciones políticas, judiciales y administrativas, el control o la negación del conocimiento se vuelven a la vez más

simples y por supuesto más absolutos: nos encontramos con el mundo de los secretos oficiales (2015, p. 24).

Para el autor, el hermetismo alrededor de los datos son parte del poder simbólico del Estado; nosotros no podemos saber los motivos por los que cuesta tanto trabajo definir y unificar cifras sobre la accidentalidad y los conductores ebrios, pero seguramente ingredientes como la negligencia, el desinterés durante años sobre el tema y el retraso en la infraestructura sobre el tema en nuestro país, seguramente hacen parte de ello.

Lo que encontrará el lector

A pesar de ser una investigación sobre los conductores ebrios, esta se enmarca, en términos generales, en el tema de la seguridad vial, que está, para el caso colombiano, y como se muestra aquí, directamente relacionado con fenómenos como la urbanización, el transporte público, la comprensión de la accidentalidad como un problema de salud pública, entre otros. El trabajo de campo demostró que era imposible desenmarcar el fenómeno de la conducción en estado de embriaguez de lógicas más grandes, como la del desarrollismo, la salud pública y la securitización, por ejemplo, especialmente cuando se busca comprender configuraciones.

Por lo anterior, este trabajo se divide en tres capítulos y un apartado de conclusiones, en las que además se presentan diferentes vetas investigativas que abre este trabajo. Cada uno de los capítulos da cuenta de una configuración específica y gira alrededor de una “clave” conceptual específica: el paradigma del desarrollo, entre los comienzos del siglo XX y los años setenta, con la Ley 1344 de 1970 como centro; la “seguridad vial” y la cultura ciudadana entre los años 80 y 2004, con el Código Nacional de Tránsito de 2002 como gran hito sociojurídico; y la tercera que se entiende a partir de la inflación punitiva, el expansionismo del derecho penal, la securitización y el tránsito semántico a la “delincuencia vial”, que tiene como eje a la Ley 1696 de 2013.

La potencia de esta investigación radica en que a pesar de que su centro son los conductores ebrios, a partir de ellos, el tratamiento que se les ha dado, la manera en la que se ha configurado su tratamiento como problema pública y su posicionamiento en la agenda pública, el lector podrá ver cómo esta estructura o análisis se puede repetir, guardadas las particularidades y contextos, en muchos otros problemas sociales y cómo un problema que en un determinado momento no lo es, con el tiempo, puede llegar a configurarse uno. Para mayor comprensión, este documento se acompaña de recortes e imágenes recogidas en el trabajo de campo.

I. Los conductores ebrios como actores de reparto en medio de un desarrollo inacabado en Colombia

José Alvear Sanín, un historiador del transporte en Colombia, divide la historia del mismo en tres partes: la primera, que caracteriza como una *patria boba*, que va desde 1492 hasta 1950, en la que se hacen evidentes problemas de planeación, financiación y malos manejos políticos; la segunda, la titula, de forma diciente para este trabajo, “Avanzando en la modernidad, 1950 - 1992”; y la tercera, que abarca el periodo de 1993 al momento de publicación de su obra, 2008, está representada en un nuevo modelo de racionalidad, técnica y madurez en el Ministerio de Transporte (Alvear Sanín, 2008).

En el segundo período, Alvear destaca la figura de uno de los presidentes que alcanzó, como lo hicieron también Laureano Gómez (1950 - 1953) o Virgilio Barco (1986 - 1990), el mayor cargo público nacional después de haber ocupado décadas atrás el cargo de ministro de Obras Públicas. Se trata de Mariano Ospina Pérez, quien estuvo al frente del país entre 1946 y 1950 y quien en plena efervescencia política decidió, de forma voluntaria, pedir el apoyo del recién fundado Banco Interamericano de Fomento y Desarrollo (BIRF) - hoy Banco Mundial - para “formular un diagnóstico y proponer *políticas eficaces para superar el atraso*” (Alvear Sanín, 2008, p. 480). Esta misión fue liderada por un economista que con sus recomendaciones cambió la manera en la que el país comenzó a planificar, gastar y ejecutar obras en sectores claves de la economía y la sociedad, entre esos el del transporte. Nos referimos a Lauchlin Currie (1902 - 1993).

Para Alvear, este hecho es coherente con los pedidos del presidente Ospina Pérez, ingeniero de profesión, que desde que había pasado por el ministerio antes mencionado, entre 1926 y 1927, cuando en el país comenzaba ya a agonizar la Hegemonía Conservadora y aún disfrutaba de los réditos de lo que los historiadores, siguiendo al entonces senador Alfonso López Pumarejo, han llamado “la prosperidad a debe” (Bushnell, 2004), había pedido que se organizara de forma técnica y menos política el transporte nacional a través de un Consejo Nacional de Vías -hecho que sucedió efectivamente al año siguiente de su retiro de la cartera- que planificara y tomara las decisiones pertinentes en este tema (Alvear Sanín, 2008, p. 445). Para Alvear, Mariano Ospina Pérez es, entonces, un visionario ordenado y técnico que cambió de manera fundamental, y en medio de la convulsión política que se vivía al país, con este tipo de decisiones e iniciativas. Es decir, es un personaje que merece un lugar definitivo en la historia de la modernidad y el trabajo técnico en Colombia (Alvear Sanín, 2008, pp. 474-477; Constaín, 2019, p. 252).

No es gratuito que Arturo Escobar en su libro *La invención del Tercer Mundo. Construcción y deconstrucción del desarrollo*, una publicación clave para la lectura crítica sobre el desarrollo desde las ciencias sociales latinoamericanas, haga mención recurrente al informe final de la misión liderada por Currie. Para este autor, en el documento *The Basis of a Development Program for Colombia*, publicado en el año 1950, producto de esta misión, se expresan y materializan por primera vez los exigentes cambios que debía atravesar un país “tercermundista” para alcanzar el *desarrollo*, el nuevo paradigma que dominó -y quizás siga haciéndolo con otros nombres, técnicas, estrategias y conceptos- y se convirtió en el horizonte del mundo desde mediados del siglo XX (Escobar, 2007, p. 53).

Esta tesis da cuenta de cómo los conductores ebrios se convirtieron en protagonistas, al menos por unos años, de la esfera pública colombiana y de cómo a sesenta años de su primera expedición y a ocho de la promulgación del segundo Código (2002), estos conductores fueron la motivación de un grupo de legisladores, asociaciones, e incluso del gobierno nacional mismo (“*No Más Víctimas Del Cóctel Criminal de Alcohol y Gasolina*,” 2013) para reformarlo e insertar esta conducta, que se castigó pecuniaria y administrativamente por primera vez con el Decreto 1344 de 1970, en la esfera del derecho penal.

Como mostraremos en este capítulo, este Código nace en medio del caos del crecimiento de las ciudades colombianas y su afán de encauzarlas por la senda del desarrollo haciendo uso de normas y estatutos legales que, se presume por parte de las autoridades, van a cambiar la realidad con solo ser expedidos (García Villegas, 2016). Lo que aquí mantenemos es que es imposible entender la emergencia de este Decreto, el 1344 del 4 de agosto de 1970, sin tener en cuenta el discurso del desarrollo que lo acompaña, pues es parte de este, del proceso de urbanización desordenada, la masificación de los automóviles en Colombia (especialmente en Bogotá) y de cambios en la institucionalidad y normatividad del Ministerio de Obras Públicas, ya para ese entonces, de Obras Públicas y Transporte.

Como se insinúa desde el título del capítulo y teniendo como punto de mira la arena y los dramas públicos, de acuerdo a la propuesta del sociólogo norteamericano Joseph Gusfield (2014), en el contexto de los setenta del siglo XX, los conductores ebrios en Colombia hacen presencia tanto en la ley, como en la vida diaria que refleja *El Tiempo* y las entrevistas realizadas en el marco de este trabajo, pero no son más que unos actores de reparto, casi que unos extras, según el lenguaje cinematográfico. Para entender a los protagonistas y situarlos dentro de una configuración social, acogiendo lo sugerido por el antropólogo Alejandro Grimson (2011), tenemos que dirigir la mirada al crecimiento de la ciudad y al fenómeno del transporte público, así como a sus conductores, a los propietarios de los vehículos que prestan

este servicio y a las empresas y asociaciones a las que unos y otros pertenecen (Mesa & Alvis, 2011). Y para entender todo ello tenemos que ponernos unos lentes: los del discurso¹⁰ del desarrollo en Colombia.

El transporte como un apellido y una tarea más en el afán de salir del atraso

Si hay un ministerio que haya materializado para los colombianos (por las imágenes de cemento, grúas, camiones e integración en medio de la difícil geografía del país) el desarrollo, quizás ese sea el Ministerio de Obras Públicas. Este también puede encarnar la entrada de nuestro país al siglo XX, ya que fue creado por medio del decreto legislativo No. 5 del año 1905, el segundo del quinquenio del General Rafael Reyes, que gobernó al país bajo la premisa, inspirada en el porfiriato¹¹, de “más administración y menos política”, que, sin duda, fue clave para que el país pudiera gozar de al menos 40 años de “paz pública” después del convulsionado siglo XIX (Melo, 2017).

¹⁰ Se entiende al desarrollo como un proceso social discursivo a través del cual se articulan conocimiento y poder, lo visible y expresable (Escobar, 2007, p. 78).

¹¹ Nos referimos al periodo de 1876 a 1911 en el que Porfirio Díaz asume el poder en México, lo que incidió de forma importante en su desarrollo económico y de transporte y en los sucesos de la Revolución Mexicana.



Figura 1. Hacia el desarrollo
 Publicación: *El Tiempo*, 23 de mayo de 1970
 Fuente: ("Hacia El Desarrollo," 1970).

Nota: en esta pieza de propaganda se ve cómo en la primera línea, la General Electric, empresa estadounidense encargada de la maquinaria de esta obra, una de las más importantes en la infraestructura nacional, agradece "en particular al Ministerio de Obras Públicas - Fondo Vial Nacional" [este fondo fue creado en el año 1967 por el entonces Presidente Carlos Lleras Restrepo para financiar la construcción de vías con recursos recolectados del impuestos a la gasolina y después con una ambiciosa política de peajes. Esta institución estuvo vigente hasta el año 1994, cuando lo reemplazó en sus funciones el Instituto Nacional de Vías - INVIAS]"

Para Reyes era clave que el país superara las diferencias políticas entre el conservatismo y el liberalismo, que habían tenido como algunas de sus consecuencias más graves la pérdida del territorio de Panamá en el año 1903 y la estrangulación de la economía después de la Guerra de los Mil Días (Correa, 2017). Una manera de superarla era quitar el foco de la política y ponerlo en el desarrollo económico, que, en conjunto con otras coyunturas económicas,

políticas y sociales que estaban teniendo lugar en el país, entre las que es importante mencionar lo que Jesús Antonio Bejarano (2015) llamó “el despegue cafetero”, le dieron la oportunidad de crecer en términos económicos y alcanzar también cierta tranquilidad política. En ese sentido, una tarea pendiente que tenía el país era avanzar en su integración a través de la construcción de vías de comunicación, que se había concentrado de forma infructuosa en la construcción de ferrocarriles desde la segunda mitad del siglo XIX (Correa, 2017). Esto se hizo primero a través de lo que Alvear llama la “superstición ferroviaria” y después la “superstición carretera” (2008, p. 228) y bajo el liderazgo del Ministerio de Obras Públicas, que para 1927 copaba el 35% del presupuesto nacional (Alvear Sanín, 2008, p. 418).

Este ministerio fue uno de los más importantes en el país a lo largo del siglo XX, pero particularmente en los primeros treinta años de este, casi hasta convertirse en el segundo cargo de mayor importancia después de la presidencia y un “incubador” de presidentes, como se mostró previamente. Como lo señala el sitio web de una de las carteras que durante décadas hizo parte del Ministerio antes mencionado y que nació a partir de los nuevos mandatos de la nueva carta constitucional de 1991, la de Transporte, en sus inicios el objetivo de ese ministerio era “atender los bienes nacionales, las minas, petróleos, patentes de privilegio y registros de marcas, los ferrocarriles, caminos, puentes, edificios nacionales y tierras baldías” (*¿Quiénes Somos?*, n.d.).

Aquí hay un primer rastro del caos que protagoniza este capítulo y que el país intentará superar, como lo hizo la mayor parte del llamado Tercer Mundo a lo largo del siglo XX, a través de la puesta en marcha del discurso del desarrollo. Nos referimos, como es evidente, a que esta cartera hacía, al menos en el papel, de todo. A pesar de que el transporte era una de sus principales preocupaciones, tenía y tuvo que ocuparse durante una gran parte de su existencia de muchas frentes, donde el transporte terrestre a través de carreteras es uno que década tras década desde los treinta va a cobrar más importancia, pero no deja de ser uno entre muchos otros (fomento, conservación, minas, trenes, ríos, ferrocarriles, entre otros).

Esto también se hace evidente en su nomenclatura. Se creó primero como Ministerio de Obras Públicas. Luego, se le añadió el “y Fomento”. Posteriormente, durante el gobierno de Guillermo León Valencia (1962 - 1966), el fomento se convirtió en un ministerio aparte y se añadió “Transporte” y así se le conoció informalmente a este Ministerio. Sin embargo, y como bien lo menciona Alvear (2008), su “apellido”, especialmente en lo relacionado con la tarea de fomento y desarrollo cambiaba frecuentemente y a veces esta área hacía parte del Ministerio de Hacienda (2008, p. 212). Cabe añadir que el Ministerio de Fomento se había creado en el año 1890 y se reformó con la creación del Ministerio de Obras Públicas

(Presidencia de la República, 1905). El que aquí nos ocupa, cambió varias veces de nombre y de cartera. Por ejemplo, el General Gustavo Rojas Pinilla (1953 - 1957), lo revivió, mientras que Misael Pastrana Borrero (1970 - 1974) lo abolió. Por su parte, Julio César Turbay Ayala (1978 - 1982) tuvo un ministro de Obras Públicas y Transporte y uno de Desarrollo Económico por aparte (*Julio César Turbay - Wikipedia, la enciclopedia libre, s. f.*).

Para el año 1970, cuando se expide el Decreto 1344 de 1970, primer Código Nacional de Tránsito y centro de la primera configuración que se explora en este trabajo, el Ministerio había pasado por diferentes procesos de reorganización y en el año 1968, mediante el Decreto 3168 de ese año, el presidente Carlos Lleras Restrepo, le había asignado funciones relacionadas con la planeación y ejecución de la política nacional de transporte (Presidencia de la República, 1968b), lo que tenía un antecedente en la Dirección de Transporte y Tarifas creada en el año 1942 mediante el Decreto 400 de ese año (Presidencia de la República, 1942).

En términos generales, podemos afirmar, como lo hace Andrés Uriel Gallego, ministro de Transporte del período de presidencia de Álvaro Uribe Vélez (2002 - 2010), en el prólogo del libro de Alvear ya mencionado, *Desarrollo del transporte en Colombia 1492 – 2007* (2008), que el Ministerio de Obras Públicas fue un Ministerio de Ferrocarriles hasta 1930, luego de carreteras, pero que hacía de todo, incluyendo la conservación de los bienes públicos. Lo importante aquí es señalar dos cosas: la primera, que ese “todo” tiene que ver con el afán de que Colombia salga de su atraso, ya que, como lo menciona Alvear al referirse a la fiebre ferroviaria de finales del siglo XIX y comienzos del XX: “no podía ser de otra manera porque *estábamos desesperados por salir del atraso*. Nos parecía que bastaba con oír el silbato de la locomotora para ingresar a una época de indecible prosperidad” (Alvear Sanín, 2008, p. 128, énfasis propio), y para ello el transporte y las comunicaciones, en general, eran fundamentales; la segunda, que todo lo que se hacía, estaba marcado por la necesidad de cumplir en muchos frentes, pero no siempre era bien planeado y, por ende, los resultados no eran los esperados.

Así las cosas, para el Ministerio de Obras Públicas el tránsito y el transporte van a ser asuntos fundamentales que van a ir cobrando mayor importancia en la medida en que en el país se dan diferentes fenómenos que permiten entender por qué en el año 1970 surge la primera iniciativa para intentar ordenarlos en todo en el país. Entre estos hechos podemos destacar la llegada de más vehículos, el éxodo rural y la correspondiente urbanización, la industrialización y la expansión de las ciudades capitales (como se explicó en la introducción, en este trabajo nos centraremos especialmente en el caso bogotano). Estos procesos, como lo mencionan Mesa y Alvis (2011), no se darán de forma ordenada, sino que, como se

evidencia aún en la actualidad, obedecerán a un crecimiento amorfo y una expansión desordenada, en la que las empresas privadas de transporte y los buses serán una solución ante la creciente demanda de transporte de la periferia a los centros en una “ciudad dispersa” como lo es Bogotá desde los años cincuenta (Mesa & Alvis, 2011, p. 204).

Sin embargo, la solución será peor que la enfermedad, pues el desorden que este tipo de transportes va a traer a la ciudad será una de las principales preocupaciones del gobierno, los opinadores y los ciudadanos. Como lo afirma *El Tiempo* en su editorial del 24 de enero de 1969, el transporte público, específicamente, y el transporte como tema general, se van a convertir en una “endemia nacional” que va a tener el poder y la facilidad para paralizar por completo la ciudad en reiteradas ocasiones y afectar la vida de la mayoría de los residentes de esta. Ellos se verán obligados a usar transporte público privado (“Por Una Solución Definitiva,” 1969), pues el de propiedad del Distrito -cuya imagen más famosa es la de los tranvías, que fueron destrozados en su mayoría en El Bogotazo- ya se encontraba en decadencia desde hace al menos veinte años (Mesa & Alvis, 2011, p. 213).

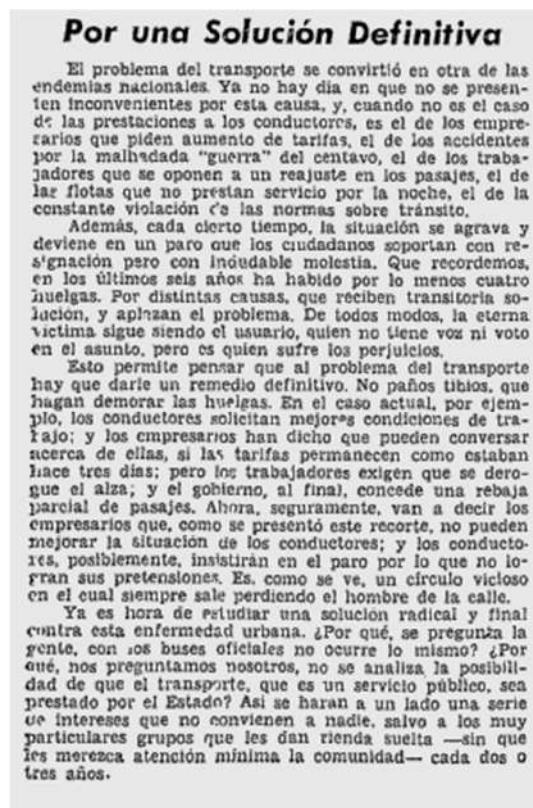


Figura 2. Por una solución definitiva
Publicación: *El Tiempo*, 24 de enero de 1969

Fuente: ("Por Una Solución Definitiva," 1969)

Nota: En esta editorial se hace presente la constante violación de normas de tránsito, guerra del centavo, alta accidentalidad y paros como preocupaciones nacionales.

Del derecho como solución y otras "supersticiones" en la década de los sesenta y setenta

Alvear Sanín, para referirse al despropósito que fue construir carreteras de muy mala calidad y poco transitadas entre 1930 y 1950, afirma que el país se entregaba a creencias ingenuas que, como mencionamos antes, llama "supersticiones":

el inmediato auge del automóvil en Estados Unidos y Europa nos hizo pensar en la urgencia de construir carreteras para autos, cuando carecíamos de caminos adecuados para un inmenso país rural y cuando las ferrovías eran unas pequeñas cicatrices dentro de un territorio inmenso. Antes de completar la red ferroviaria nos íbamos a lanzar de lleno en la construcción de carreteras, con *la misma ingenua creencia de que eran la clave de la prosperidad*, como nos había pasado con los caminos de herradura (Alvear Sanín, 2008, pp. 217–218, énfasis propio).

Con la promulgación de normas sucede algo parecido. Entre los años sesenta y setenta se expiden algunas leyes claves para intentar controlar el tránsito del país y, sobre todo, el transporte público que se prestaba al interior de las ciudades. Específicamente, nos referimos al Decreto 558 de 1964, por medio del cual se crea la Corporación Financiera del Transporte; el Decreto 770 de 1968, con el que se concibe el Instituto Nacional de Transporte (INTRA); el decreto 1344 de 1970, expedido el 4 de agosto, por medio del cual se crea expide el ya mencionado Código Nacional de Tránsito Terrestre; y, finalmente, el decreto 1393 de 1970, que fue expedido el 6 de agosto y por medio del cual se generó el Estatuto Nacional del Transporte Terrestre Automotor. En términos generales, podemos afirmar que el primero buscaba fomentar y financiar la compra de equipos adecuados para el transporte de pasajeros en el país (Presidencia de la República, 1964); el segundo buscaba centralizar en una sola entidad "la planeación, dirección y ejecución de la política del Estado en materia de transporte y tránsito terrestre, en un todo con el Ministerio de Obras Públicas y transporte" (Mesa & Alvis, 2011, p. 227; Presidencia de la República, 1968b); el tercero buscaba regular "la circulación de los peatones, animales y vehículos por las vía públicas y por las vía privadas que estén abiertas al público" (Presidencia de la República, 1970b); el cuarto, por su parte, tenía como objetivo regular la prestación del servicio de transporte terrestre en todo el país (Presidencia de la República, 1970a).

Como se puede observar, estamos hablando de un periodo de seis años que va a representar fuertes cambios para la administración del transporte. Mesa y Alvis, en *Políticas públicas y*

memoria. 1948 – 2007 (2011), afirman que entre los años cincuenta y setenta, Bogotá intenta transitar del atraso a la modernidad siguiendo modelos de planificación de que nunca se cumplieron, siendo el más famoso de ellos el del arquitecto francés Le Corbusier. Ante la realidad de una ciudad condenada al crecimiento desordenado y con múltiples centros -una expresión del desorden citadino y de la incapacidad de la ciudad para ejecutar sus planes - especialmente en el sur occidente y occidente de ella, en los años sesenta la nación decide comenzar a descentralizar el manejo del tránsito a través de la creación del INTRA y del Departamento de Tránsito y Transporte (DATT) por medio del Decreto 3133 de 1968 (Presidencia de la República, 1968a, Capítulo IV), partiendo de la premisa de que las autoridades capitalinas son las que mejor conocen su realidad y podrán controlarla siguiendo unos patrones nacionales dados por el INTRA. Algo que podríamos caracterizar como una centralización descentralizada, que se va a acentuar con el pasar de los años.

Sin embargo, esta seguidilla de decretos y la descentralización del transporte no tendrá los efectos esperados. Como bien señalan Mesa y Alvis (2011), la relación entre la nación y el distrito, desde el primer momento, hasta que las dos entidades - INTRA y DATT- se transforman en otras en los ochenta y noventa, estará marcada por las intermitencias, la falta de coordinación, las “pisadas de cables” y el consecuente descontrol en la ciudad:

la tensión entre el nivel nacional y el nivel distrital en lo relativo al control y regulación institucional del transporte va a ser la dinámica dominante a lo largo del periodo, lo cual tiene como efecto paradójico una tendencia hacia la desregulación del transporte debido al frecuente cruce de funciones entre las instituciones a cargo; o, por el contrario, debido a la precariedad de algunas de estas al asumir distintas tensiones (Mesa & Alvis, 2011, p. 222).

Por otro lado, y desde la perspectiva de la sociología jurídica, esto también refleja un fenómeno mucho más profundo de nuestro país. En *La eficacia simbólica del derecho. Sociología política del campo jurídico en América Latina*, Mauricio García Villegas (2016) desentraña y busca explicar una serie de paradojas de Colombia: ¿por qué en Colombia hay tanta jurisprudencia, y por qué mucha de ella no se cumple? ¿por qué se siguen produciendo con avidez y proclamando con bombos leyes que no se aplican y que es imposible aplicar? La respuesta de este autor es significativa para nuestra investigación: el derecho ha cumplido en nuestro país una función de orden más social y simbólica que instrumental -es decir, que genera cambios en las conductas de los ciudadanos (García Villegas, 2016, p. 99) ya que

su incidencia social [...] que proviene de la capacidad vinculadora de los símbolos que evocan cuando se publica y que logra incidencia social por medio de la difusión de una idea de legitimidad, de autoridad o de justicia. *Se trata de un efecto discursivo, o del encuentro entre*

el lenguaje y su potencialidad de hacer cosas con palabras y así legitimar un poder o una dominación (García Villegas, 2016, p. 21, énfasis propio).

En ese sentido, se puede entender a estas leyes, especialmente a las dos últimas, el Decreto 1344 y el 1393 del 4 y el 6 de agosto de 1970, respectivamente, como dos normas que evocan en el papel un orden que nunca se alcanzó en la realidad. Como bien lo menciona García Villegas:

El derecho ordena, forma e informa, no solamente a través del sentido explícito de sus textos, sino también a través de su misma producción y de su propio consumo [...] La fuerza del derecho no solo reside en la violencia que ejerce o en los incentivos que ofrece. También está, y a veces de manera prioritaria, en el poder propio del discurso jurídico [...] *el derecho permite imaginar la realidad*; una realidad legítima y verdadera, además (2016, pp. 42–43, énfasis propio).

Hablar de la eficacia simbólica del derecho nos invita a su vez a reflexionar sobre él como un campo de lucha, que trasciende la promulgación de un código o ley y que no es ajeno a las realidades sociales, económicas y políticas en las que se produce ni de quienes la producen. En el marco de esta tesis, uno de los presupuestos para partir del análisis de esta configuración fue la promulgación del primer Código Nacional de Tránsito como hito sociojurídico, ya que en este se hace mención por primera vez de sanciones económicas y administrativas para los conductores ebrios. En el Título IV (Normas y sanciones), Capítulo II (Falta a las normas de comportamiento de tránsito) y artículo 224 se afirma que:

Quien conduzca en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas o estupefacientes y sin perjuicio de que se aplique el artículo 207 del Código de Policía, será sancionado con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos y suspensión de la licencia de conducción de seis (6) meses a un (1) año” (Presidencia de la República, 1970a).

Por su parte, el artículo 230 (Sanciones), indica que el vehículo podrá ser inmovilizado (Presidencia de la República, 1970a). Por último, el Capítulo VII (Actuación en caso de alteraciones psicóticas) en los artículos 253 y 254, señala que

La persona que conduzca vehículo automotor bajo excitación producida por el alcohol será llevada por el Agente que conozca el hecho a la oficina de Tránsito o de Policía más cercana, únicamente a fin de someterla a examen para establecer el estado en que se encuentra y que “para determinar el estado de embriaguez se utilizará la prueba de carácter científico que, sin causar lesiones al infractor, establezca el instituto de medicina legal” (Presidencia de la República, 1970a), respectivamente. Más allá de estos artículos y otros que, por ejemplo, prohíben que se lleven personas ebrias en el transporte público (Art. 174), la embriaguez no hace más apariciones en este Código.

Vale la pena hacer mención explícita de estos artículos y de las secciones en las que se promulgan estas sanciones pues esto da cuenta de la percepción que se tiene del alcohol que, como lo mencionó el doctor Pedro Morales en la entrevista realizada con ocasión de este trabajo, no va a dejar de ser visto hasta los años noventa como una bebida que afecta las decisiones, la psiquis de las personas, mas no sus habilidades motoras, como en realidad sucede y como se probará con el correr de las décadas, hechos que también lo muestra Echavarría en un artículo sobre el tema (2014). Igualmente, es llamativa la mención de una prueba de “carácter científico”, que más bien dependía de la percepción del personal de Medicina Legal encargado de esta tarea, que validaba el grado de embriaguez de la persona involucrada a través de lo que se conocen como pruebas físicas¹². También es importante tener en cuenta que para los setenta el hoy INMLCF tenía unas pocas seccionales en el país y era una dependencia poco importante y con pocos adelantos técnicos perteneciente del Ministerio de Justicia (Giraldo - Giraldo, 2014)

Volviendo al tema de la eficacia del derecho y la expedición de los dos decretos del mes de agosto del año 1970, el trabajo de archivo que aquí se expone, así como el de quienes han historizado el transporte en Colombia, hace evidente que la aplicación de las normas fue mínima y sus efectos en la vida cotidiana no fueron los esperados. El Código Nacional de Tránsito reglamentó casi todos los comportamientos, desde la música en los vehículos, hasta la conducción brusca (frenazos en seco, parquear en zona prohibida), pero una breve mirada a Bogotá (que en este caso tomamos como representativa de Colombia, como se explicó en la introducción) y a la prensa daba cuenta de todo lo contrario. Una suerte parecida tuvo el Estatuto del Transporte, que buscaba acabar sobre todo con la “guerra del centavo” y las consecuencias nefastas que había tenido para la ciudad, así como con la mala percepción de los conductores de bus entre la ciudadanía y mejorar las condiciones laborales de los primeros. Este Estatuto también pretendía quitarle poder a las empresas y propietarios del transporte público privado de la capital (que eran dueños de las rutas y horarios y operaban sin control, especialmente en las periferias de la ciudad), que, a pesar de la entrada en vigor de esta ley, siguieron mandando en la ciudad prácticamente sin ningún rival hasta que entró en funcionamiento el sistema Transmilenio, ya en el siglo XXI (Mesa & Alvis, 2011).

¹² Lo que en Colombia llamamos hacer “el cuatro”, o sea sostenerse en un pie mientras el otro se lleva a la altura de la rodilla del que sostiene el cuerpo, que se debe mantener erguido; o también hacer pico y pala, caminar sobre línea recta o simplemente “tener tufo”, hecho que no iban a cambiar hasta la década de los noventa cuando nuevas tecnología llegarán al país (especialmente los alcohosensores), como lo abordaremos en el segundo capítulo de este trabajo.

Desórdenes y protestas por alza y paro en transporte

Facativá, 28. (Por Rómulo Sarasty). Pedreas registradas por la inconformidad de los ciudadanos de esta ciudad se registraron hoy en la tarde al negarse los choferes de 7 empresas, cuyas sedes se encuentran en esta ciudad, a mover los buses para el transporte de pasajeros hacia la capital.

Manifestaciones de protesta se llevaron a cabo en las vías centricas y dos vehículos fueron apedreados.

Las empresas que entraron en huelga en esta ciudad, son: Cooperativa de Transportes de Cundinamarca, Rápido Santa Micro-Expreso Facativá, Americana de Transportes y Flota Andina.

Barranquilla, 28. (Por Aquilino Berdugo E.) Las empresas de transporte interdepartamental que operan en esta capital aumentaron hoy, en la práctica, en un 50% el valor de sus pasajes.

Entre tanto, algunas otras empresas que prestan el servicio de transporte colectivo a los municipios del Atlántico decidieron también, por propia iniciativa, aumentar el precio del pasaje.

Se citó el caso de Soledad, donde se registraron esta mañana incidentes entre usuarios y choferes de buses por el alza en la tarifa.

En taxis
Los taxis de esta capital empezaron a aplicar un aumento en las tarifas y un sobrecargo de \$ 1.00 por el servicio en las horas de la noche.

Ibagué, 28. (Por Arnulfo Sánchez L. coespecial). El tren como sistema de transporte en el Tolima, recuperó hoy su vigencia.

Un convoy férreo fue utiliza-

do por centenares de personas que necesitaban con urgencia trasladarse a Girardot.

Los Ferrocarriles Nacionales, en coordinación con la policía, tomaron la determinación de usar los vagones fuera de servicio desde años atrás para el transporte gratuito de pasajeros con destino a Girardot. Esto se debe a la falta de transporte proporcionado por vehículos a gasolina.

El comandante de la unidad del Tolima, coronel Alfonso Barragán, dio a conocer los horarios que registran mientras dure la emergencia en el departamento: el tren sale a la una de la tarde de Girardot a Ibagué y a las 8 regresa de Ibagué a Girardot.

Paralización
Dos aspectos fundamentales incidieron hoy para que el Tolima registrara una paralización parcial del servicio de transporte de carga y pasajeros en la modalidad de buses.

Las estaciones de servicio agotaron sus reservas de gasolina y por esta circunstancia fueron muchos los vehículos que forzosamente tuvieron que inmovilizarse. En un alto porcentaje los camioneros anunciaron a las empresas a las cuales están afiliados que no podrán trabajar con las tarifas actuales y en efecto muchos se abstuvieron de viajar.

En cuanto a las empresas de buses que también limitaron su funcionamiento se observó una virtual rebelión.

Tunja, 28. (Por José Rivero.) Manifestaciones de descontento por parte de los usuarios del transporte se vienen registrando desde ayer, cuando los propietarios de los buses que prestan el servicio

interdepartamental optaron por elevar la tarifa.

Un vocero oficial al ser entrevistado dijo que en Tunja, hasta el momento solo se han registrado pequeñas protestas por el alza del transporte en taxis y buses, siendo imposible el traslado de un lugar a otro.

Agregó que los pasajes que se vienen cobrando desde el día de ayer, entre otros, son: Tunja-Bogotá, \$ 15.00; Tunja-Sogamoso, \$ 9.00; Arcabuco-Tunja \$ 8.00.

Con estos precios se cree que en el departamento de Boyacá el alza del transporte oscila entre un 40 o un 50%.

Villavieja, 28. (Por Guillermo Morales). Las influencias del aumento en el precio de la gasolina y demás derivados del petróleo, se reflejaron en los servicios de transporte de pasajeros en esta región del país.

Las diferentes modalidades de ese servicio intermunicipal elevaron sus tarifas ordinarias en un 50%, mientras las autoridades exhortaban hoy a los empresarios para que se atendieran disposiciones del gobierno en sentido contrario. Expreso Bolívariano y Flota La Macarena, que cubren las rutas hacia Bogotá y el interior del departamento, comenzaron el cobro de su nueva tarifa desde el sábado a las 12 de la noche.

Han sido numerosas las quejas por el cobro del 50% en los taxis, aunque la gerencia de tales empresas dijo que no había autorizado ninguna modificación.

Las empresas que se dedican al transporte de ganado y carga, confeccionaban también esta mañana las nuevas tarifas, para ponerlas en vigencia inmediatamente.

Figura 3. Desórdenes y protestas por alza y paro en transporte

Publicación: *El Tiempo*, 29 de junio de 1971

Fuente: ("Desórdenes y Protestas Por Alza y Paro En Transportes," 1971)

Nota: Noticias como estas son recurrentes en la revisión de prensa ya que los sindicatos y las empresas de transporte tenían poder para paralizar la ciudad con gran facilidad. Los motivos más recurrentes están relacionados con las condiciones de trabajo de los conductores de bus (más de 12 horas, sin salario fijo ni prestaciones sociales y con el estrés que esto generaba), las alzas en los pasajes o controles más fuertes por parte de las autoridades.

De Injusta Califican Norma Sobre 72 Horas

En total desacuerdo se manifestaron choferes y empresarios con la medida del departamento de tránsito, que establece que cumplidas 72 horas de haber impuesto los partes, los choferes que no se presenten a responder serán declarados reos ausentes por los inspectores del ramo.

La resolución fue tildada de injusta, inhumana, inconveniente y lesiva de los intereses de los transportadores y choferes", y se anunció que será demandada ante las autoridades competentes.

Julio César Cortés, presidente de la Corporación Nacional del Transporte, afirmó que la disposición es estudiada por abogados, quienes entablarán las demandas correspondientes, por considerar que lesiona los intereses de los empresarios y conductores.

"No es justo —dijo Cortés— que a las 72 horas ya no haya ninguna clase de apelación en relación con el valor de las multas por infracciones. Además, el director de tránsito de Bogotá no tiene atribuciones para legislar en materia de inspecciones de tránsito, facultad que le corresponde al alcalde y al secretario de gobierno".

Por su parte, Uriel Díaz, secretario de transporte de la Federación Nacional de Choferes, aseveró que la resolución es grave, porque el INTRA es el único que tiene autoridad del gobierno para dictar resoluciones imponiendo nuevas sancio-

nes.

Agregó que en la actualidad se estudia el código nacional del transporte, con representación de la Federación Nacional del Transporte, y que por esta circunstancia el departamento de tránsito se está tomando atribuciones que no le corresponden.

"La famosa resolución —dijo— es injusta e inhumana, porque un agente en una esquina puede apuntar muchas placas y el conductor no se da cuenta de que ha sido sancionado".

Néstor G. Rodríguez, conductor de un bus de Transportes Urbanos, dijo: "La cosa es mala porque uno puede no darse cuenta del parte. Claro que si es notificado debe asistir. Pero puede haber mucha injusticia".

El conductor Oscar Ramírez, de la Empresa Unión Comercial, aseveró: "Todos los choferes protestamos por esa disposición. Los 'motos' pueden apuntar placas equivocadamente y pagar justos por pecadores. No tiene ningún fundamento".

Jairo Rodríguez, de Universal de Transportes, afirmó que no está de acuerdo porque muchas veces el chofer no tiene tiempo para acercarse a las dependencias de tránsito, por su mismo trabajo.

José I. Rivero, de Sidauto, dijo que "la medida es buena porque hace más responsables a los choferes. Las infracciones dependen del cuidado con que practiquemos nuestro oficio" afirmó.

Figura 4. De injusta califican norma sobre 72 horas

Publicación: *El Tiempo*, 20 de mayo de 1970

Fuente: ("De Injusta Califican Norma Sobre Las 72 Hors," 1970)

Nota: En esta noticia se hacen presentes diferentes hechos: la incapacidad de las autoridades de tránsito para hacer cumplir la ley, el poder de negociación de los conductores de bus, la desconfianza entre las partes y en quienes controlan y sancionan. También cabe resaltar que, en este caso, como en otros, *El Tiempo*, está confundiendo el Código Nacional de Tránsito con el Estatuto de Transporte Terrestre. Igualmente, y para darse cuenta del poder de presión del gremio, al día siguiente el gobierno tuvo que salir a aclarar que se trataba de 72 horas hábiles y no calendario ante las amenazas de paro de los conductores y empresarios ante esta medida (Véase "Estamos dispuestos al diálogo", *El Tiempo*, 21 de mayo de 1970 ("Estamos Dispuestos Al Diálogo," 1970)



Figura 5. Reconsiderar Tarifas Pide Clero de Cali

Publicación: *El Tiempo*, 11 de enero de 1969

Fuente: ("Reconsiderar Tarifas Pide Clero de Cali," 1969)

Nota: Esta noticia demuestra la importancia del asunto del transporte y que los conductores y sindicatos de buses son unos actores tan influyentes y generadores de tantos desórdenes que afectaban a grupos de ciudadanos como los estudiantes. En este caso, hasta la iglesia opinaba y pedía acciones sobre el tema, como lo fue el alza de pasajes y la política de "modelización" del INTRA (un bus podía cobrar más o menos, entre 45 centavos y 1 peso, dependiendo del año de su fabricación) alrededor de los cuales ocurrieron desmanes en diferentes ciudades, entre esas Cali.

Esta preocupación por reglamentar comportamientos y no pensar en el cómo, en lo práctico, es parte del legalismo que está detrás de la paradoja del derecho en Colombia que explora García Villegas (2016). Curiosamente, Alvear Sanín (2008) no tiene una mirada crítica sobre este tema. Esto puede deberse a que el libro aquí comentado se publica con ocasión de la celebración del centenario del Ministerio de Transporte e incluso es publicado por la entidad (Gallego, 2008) lo que genera su falta de posicionalidad crítica frente a algunos manejos del transporte en varios pasajes del libro del mismo, especialmente desde la segunda parte (1950 - 1992). Mesa y Alvis (2011), por su parte, tienen por objetivo dar luces a los encargados del futuro del transporte en Bogotá (que se puede hacer extensivo para el país) sobre los errores y aciertos que se han dado en el manejo de este tema, lo que les permite tener una visión crítica del asunto (2011, p. 201). De hecho, afirman que en los años setenta:

los problemas de congestión vehicular en la ciudad le apuntaban al tráfico como un aspecto importante de la movilidad urbana, precisamente porque *se había pensado principalmente desde lo operativo y lo normativo*, por ejemplo la señalización y la semaforización, las normas de tránsito que tan solo hasta 1970 adquieren un alcance nacional con el primer Código de Tránsito; *mientras que su relación funcional con el tema del transporte fue menos considerado a la hora de pensarse los problemas de movilidad* (2011, p. 241, énfasis propio).

Esto, en otras palabras, indica, como lo veremos a continuación, que lo práctico, el día a día, no fue lo más tenido en cuenta a la hora de promulgar estas normas, que, en su mayoría, nunca se hicieron cumplir. En este sentido, *El Tiempo* en su sección de “Cosas del día”, del 30 de enero de 1971 y después de un mes de la entrada en vigor de los decretos 1344 y 1393 del año anterior, afirma que

Señalar normas reales de buen trato para los pasajeros, de limpieza de los vehículos, de muchas otras cosas, está bien lejos del servicio en el D. E. Todo eso, es claro, y mucho más está previsto y señalado en resoluciones y decretos. Pero se trata de papeles que vuelven a los archivos o se quedan en el aire. La situación actual del servicio público de vehículos es la misma de hace un mes o de un año (“Se Escribe Pero No Se Cumple,” 1970).



Figura 6. Se escribe pero no se cumple

Publicación: *El Tiempo*, 31 de enero de 1971

Fuente: (“Se Escribe Pero No Se Cumple,” 1970)

Nota: publicada en la sección “Cosas del día”.

También es de suma importancia anotar que si los conductores ebrios son unos actores de reparto en la realidad nacional y en la ley que busca sancionarlos, el foco y el protagonismo lo tiene el orden en la prestación del transporte público¹³. Esto se hace evidente al leer *El Tiempo*, que en algunas noticias confunde al Código Nacional de Tránsito con el Estatuto Nacional del Transporte y que dedica al segundo un cubrimiento desde enero (Véase la noticia “Comienza la reforma al transporte público” del 5 de enero de ese año (“Comienza Reforma En El Transporte Público,” 1970) a noviembre del año 1970 para mostrar la negociación de algunos artículos del mismo por parte del gobierno con propietarios y conductores de buses, mientras que al primero le dedicó una pequeña nota unos días después de su expedición y posteriormente solo lo menciona para decir que es incumplido frecuentemente (como muchas otras leyes del país). Podemos concluir que así como los conductores ebrios son unos actores de reparto, el mismo código que busca sancionarlos también lo es, pues es más importante hacer cumplir el Estatuto que reglamenta el transporte público ya que en esta década “el transporte comienza a ser visto como uno de los mayores inconvenientes en la construcción de una ciudad moderna y funcional” (Mesa & Alvis, 2011, p. 223) y “el sistema dominante [de transporte público] no ofrecía las condiciones de seguridad, comodidad y eficacia que requería un sistema de transporte de una gran ciudad” (Mesa & Alvis, 2011, p. 244).

¹³ Esto también se intuye al analizar que dos de las cuatro normas que aquí hemos mencionado, la de Corporación Financiera del Transporte y el Estatuto del Transporte Terrestre Automotor estén dedicadas a la consecución de vehículos y a condiciones de prestación de servicio de estos.

Expedido el código de tránsito terrestre

El Gobierno Nacional expidió el Código Nacional de Tránsito Terrestre, que consta de cinco títulos y 261 artículos, en los cuales se contienen las diversas disposiciones relacionadas con la actividad transportadora terrestre nacional.

El Título Primero, relacionado con las disposiciones generales, comprende las definicio-

nes que se deben tener en cuenta para la interpretación y aplicación del Código, lo mismo que la determinación de las autoridades de tránsito, con las funciones y competencias de cada una de ellas.

Los siguientes títulos comprenden normas para admisión al tránsito, normas sobre comportamientos en el tránsito, fal-

tas y sanciones y, por último vigencia del Código, que comenzará a regir el primero de enero de 1971.

En los próximos días se dará a conocer el texto completo del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Codificación de las normas sobre Procedimiento Penal adoptó el gobierno en decreto 1345 de 4 de agosto en curso dictado en ejercicio de las facultades extraordinarias conferidas por las leyes 16 de 1961 y 16 de 1969, atendido, además, el concepto de la comisión asesora que prevé la primera de las normas legislativas mencionadas.

El Código de Procedimiento Penal está contenido en 800 artículos y 198 páginas, dividido en 4 libros que tratan en su orden sobre Disposiciones Generales, De la Policía Judicial y de Sumario, del Juicio y, por último, de la Ejecución de las Sentencias y Relaciones con las Autoridades Extranjeras.

El Código de Procedimiento Penal será dado a conocer en su totalidad en los próximos días.

"El Cabildo no pondrá obstáculos al alcalde"

El próximo viernes se instalará el concejo de Bogotá y a sus sesiones concurrirán los nuevos ediles elegidos el pasado 19 de abril. Por su composición numérica, la oposición cuenta con fuerza considerable que hace prever dificultades acerca del funcionamiento de esta corporación, lo que consecuentemente afectaría los planes administrativos del gobierno que presidirá el doctor Carlos Alban Holguín. Esa la razón por la cual hemos entrevistado al representante liberal y ex-concejal de Bogotá, Miguel Durán Ordóñez, con el ob-

jetivo de los barrios populares de la capital. Personalmente creo que los sectores de oposición, persuadidos de la responsabilidad que ha contruido con el caudal de electores que sufragaron por ellos, harán posible la ejecución de las tareas de evidente servicio público. Así lo demostraron en el difícil período de 1966-1968, cuando se requería la aprobación inmediata de autorizaciones especiales, empréstitos, contratos, etc., encaminados a lograr una rápida transformación de Bogotá, con motivo del Congreso Eucarístico Internacional. Gracias a ello

Figura 7. Expedido el código de tránsito terrestre

Publicación: *El Tiempo*, 13 de agosto de 1970

Fuente: ("Expedido El Código de Tránsito Terrestre," 1970)

Nota: en esta noticia es importante comparar la mención que se hace al Estatuto, que se mezcla con otra noticia relacionada con la modificación del Código Penal y compararla con la longitud y el detalle de una de las diferentes publicaciones relacionadas con la expedición del Estatuto Nacional del Transporte Terrestre Automotor (abajo).

Reglamentan las empresas de transporte

El Instituto Nacional del Transporte, INTRA, dictó las disposiciones para clasificar las empresas de transporte urbano de buses, busetas y microbuses.

(Página 7)

Reglamentan las empresas de transporte

(Viene de la página 1ª)
erobuses en todas las ciudades del país.

La entidad rectora del transporte público acordó también el sistema general de clasificación de empresas que busca mejoras en la prestación del servicio para favorecer a los usuarios y trabajadores del transporte.

La reglamentación, que se extiende a todas las modalidades del transporte, cubre en su etapa inicial las empresas de buses, busetas y microbuses. Posteriormente y en su orden serán clasificadas las empresas de servicio intermunicipal, de taxis y de carga.

ción de las empresas de transporte urbano de pasajeros: Nivel 5: Bogotá; Nivel 4: Medellín, Cali y Barranquilla; Nivel 3: Bucaramanga, Cartagena, Manizales, Pereira, Armenia, Cúcuta e Ibagué; Nivel 2: Santa María, Pasto, Neiva, Montería, Popayán, Villavicencio, Palmira, Buenaventura, Buga, Tulúa, Cartago, Girardot y Honda; Nivel 1: las demás ciudades.

Nivel quinto
En el nivel 5º, las empresas de clase A deberán tener un capital pagado de \$ 1.000.000, un total de 300 vehículos, el 15% de la capacidad transportadora propia de la empresa

dades del transporte, cubre en su etapa inicial las empresas de buses, busetas y microbuses. Posteriormente y en su orden serán clasificadas las empresas de servicio intermunicipal, de taxis y de carga.

Criterios

El acuerdo del INTRA establece como elementos de clasificación la capacidad económica y financiera de la empresa, la capacidad transportadora, el porcentaje de vehículos propios, el nivel de organización y de servicio, la contratación de conductores, la jornada de trabajo y el sistema salarial.

Prohíbe a las empresas abrir o suprimir oficinas en sitios o ciudades sin la previa autorización del Instituto.

Plazo

Según la resolución, las empresas de transporte urbano de buses, busetas y microbuses deberán presentar al INTRA, a partir del 1º de enero de 1971, las solicitudes de clasificación y adjuntar los documentos e informaciones que señala el Estatuto del Transporte.

Extiende hasta el 28 de febrero de 1971 el plazo para la presentación de solicitudes de empresas de Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla. Las demás deberán hacerlo antes del 31 de enero del mismo año.

De acuerdo con lo dispuesto en el Estatuto, estas empresas deberán contratar directamente el personal de conductores a su servicio, con una jornada máxima de 10 horas y un salario adecuado. Además, mantendrán un seguro que cubra la responsabilidad emanada del contrato de transporte.

Niveles

El INTRA fijó cinco niveles de ciudades para la clasificación

de los socios y de la empresa. Clase C: \$ 150.000; 5 vehículos; 5% propios y 30% de los socios y de la empresa.

Nivel primero

El capital de las empresas de clase A en el nivel 1º será de \$ 100.000; 2 vehículos; 15% de la empresa y 75% de los socios y de la empresa. Clase B: \$ 70.000; un vehículo; 10% propio y 50% de socios y empresa. Clase C: \$ 50.000; un vehículo; 5% propio y 30% de socios y empresa.

El INTRA establece una se-

rie de puntajes para evaluar cada uno de los factores que determinan la clasificación.

Una vez clasificadas las empresas, no podrán aumentar o disminuir su capacidad transportadora sin previa autorización del Instituto.

Las solicitudes de clasificación podrán ser presentadas ante la secretaria general del INTRA o a través de las oficinas regionales o las Direcciones Departamentales de Transporte y Tránsito.



Nivel quinto

En el nivel 5º, las empresas de clase A deberán tener un capital pagado de \$ 1.000.000, un total de 300 vehículos, el 15% de la capacidad transportadora propia de la empresa y el 75% de propiedad de los socios y de la empresa.

Para la clase B se exige un capital pagado de \$ 800.000; 200 vehículos; 10% propio y 50% de propiedad de los socios y de la empresa.

Para la clase C, un capital de \$ 500.000; capacidad de 80 vehículos; 5% propio y 30% de los socios y de la empresa.

Nivel cuarto

En las ciudades de nivel 4º, las empresas de clase A deberán contar con un capital pagado de \$ 800.000; 150 vehículos; 15% de propiedad de la empresa y 75% de los socios y de la empresa.

Las de clase B requieren un capital de \$ 600.000; 100 vehículos; 10% propios y 50% de los socios y de la empresa.

Las de clase C, \$ 400.000; 50 vehículos; 5% propios y 30% de los socios y de la empresa.

Nivel tercero

Las empresas de clase A en el nivel 3º deberán tener un capital de \$ 600.000; 70 vehículos; 15% propios de la empresa y 75% de los socios y de la empresa.

Para la clase B, \$ 400.000; 50 vehículos; 10% propios y 50% de los socios y de la empresa. Clase C: \$ 250.000; 25 vehículos; 5% propios y 30% de los socios y de la empresa.

Nivel segundo

En el nivel 2º, las empresas de clase A dispondrán de un capital de \$ 400.000; 20 vehículos; 15% de propiedad de la empresa y 75% de los socios y de la empresa.

Las de clase B, \$ 200.000; 15 vehículos; 10% propios y

Figura 8. Reglamentan empresas del transporte

Publicación: *El Tiempo*, 26 de diciembre de 1970

Fuente: ("Reglamentan Empresas Del Transporte," 1970)

Nota: El cubrimiento de esta nota tiene un apartado en primera página y ocupa gran parte de la séptima.

En este punto vale la pena citar de forma extensa a Carolina Mesa y Darío Alvis, que al referirse al Estatuto del Transporte afirman que

entre los factores que influyeron en el incumplimiento de las normas se destaca la división de la autoridad competente en el área de transporte y la corrupción administrativa en el gobierno local. Mientras que el Intra llevaba a cabo la clasificación de las empresas, la Alcaldía, a través del DATT, fijaba y otorgaba las rutas a las empresas sin tomar en cuenta la clasificación y muchas veces mediante procedimientos corruptos (Calle y Mesa, 1987) [...] En general, el decreto no tuvo ningún efecto en el sistema ni en el mejoramiento del servicio, no se constituyeron verdaderas empresas de transporte con vehículos propios, el sistema de remuneración y las malas condiciones laborales de los conductores persistieron, así como la presencia de equipo rodante en mal estado e inadecuado para la prestación del servicio (2011, p. 270).

Por su parte, al hablar del Código Nacional de Tránsito señalan que

el problema de esta política nacional fue precisamente el gran número de dependencias que resultaban involucradas en la implementación de las normas [...] la complejidad de la estructura institucional para administrar y regular la movilidad a nivel nacional, sumada a la precariedad de instituciones cambiantes, así como la débil coordinación y comunicación entre las mismas, fueron las causas por las cuales esta normatividad no tuvo un impacto significativo (Mesa & Alvis, 2011, pp. 271–272).

Estos autores concluyen que el enfoque antes mencionado en lo normativo y lo reglamentario ha dejado en manos de privados el transporte y “le ha arrebatado al Estado su papel de interventor y constructor de los sistemas urbanos de la ciudad” (Mesa & Alvis, 2011, p. 332).

Intra culpa de accidentes a autoridades de tránsito

El Instituto Nacional del Transporte denunció ayer a las autoridades de tránsito como culpables de los accidentes y urgó al Ministerio de Gobierno medidas para evitarlos.

El director del INTRA, Rubiel Valencia Cossio, en mensaje al titular de la cartera de Gobierno expresa su preocupación por los accidentes de tránsito que han ocurrido en el país en los últimos días, con saldo de más de un centenar de víctimas.

Plantea la necesidad de que se tomen las medidas necesarias para evitar en el futuro estos lamentables hechos, en cuanto ellos dependan de la diligente y oportuna acción de los funcionarios obligados por la ley a prevenirlos.

Autoridades
Recuerda Valencia Cossio que las autoridades de tránsito son los alcaldes municipales o inspectores de policía, las secretarías, departamentos e inspecciones municipales de tránsito.

Indica, además, que según la ley, las asambleas, los gobernadores, los concejos mu-

nicipales, los alcaldes, los consejos interdepartamentales y los intendentes y comisarios deben expedir las normas y tomar las medidas necesarias para la mejor ordenación del tránsito y de personas, animales y vehículos por las vías públicas.

Disposiciones
Cita igualmente la disposición legal según la cual las autoridades de tránsito revisarán periódicamente todos los vehículos, con el fin de verificar su correcto estado mecánico y el de los instrumentos de control y seguridad. Comprobadas graves deficiencias mecánicas o de higiene, podrán ordenar la inmovilización del vehículo.

Recuerda, además, que ningún vehículo de servicio público o particular de pasajeros podrá llevar un número de pasajeros superior al cupo señalado en la tarjeta de matrícula, con excepción de los niños de brazos. Los buses de servicio intermunicipal o interdepartamental no podrán llevar pasajeros de pie.

Culpabilidad
Observa que "si los alcaldes

o inspectores de policía y tránsito municipales impidieran a toda costa la salida o llegada de buses y camiones con exceso de pasajeros, o revisarán periódicamente el estado mecánico de los vehículos automotores, seguramente se hubiera evitado el inútil sacrificio de la vida de tantos colombianos".

Añade que los funcionarios aludidos son de libre nombramiento y remoción de los respectivos gobernadores "y yo como autoridad del transporte no puedo ejercer sobre ellos ningún control que me permita exigirles el fiel cumplimiento de sus funciones".

Por eso —termina diciendo— "apelo a usted, como ministro de Gobierno, para suplicarle su valiosa intervención ante los señores gobernadores, y por su conducto a los alcaldes o inspectores, sobre la urgencia de una acción decidida para acabar o por lo menos aminorar los riesgos de accidentes fatales, que ocurren por omisión en el cumplimiento de sagrados deberes impuestos por la ley a las autoridades respectivas".

Figura 9. Intra culpa de accidentes a autoridades de tránsito

Publicación: *El Tiempo*, 2 de junio de 1971

Fuente: ("Intra Culpa de Accidentes a Autoridades de Tránsito," 1970)

Nota: esta noticia da cuenta de los planteamientos anteriores y de cómo el transporte se había convertido en un rompecabezas institucional y jurídico de difícil manejo, como lo temía el periódico.

Continuando, y siguiendo los postulados de Julieta Lemaitre (2009), quien a pesar de centrar su obra en movimientos sociales y minorías sexuales y étnicas, y teniendo en cuenta las "supersticiones" de Alvear (2008), podemos afirmar que, así como los ferrocarriles fueron atractivos para los gobiernos de la Hegemonía Conservadora a pesar de que nunca lograron su cometido, al igual que las carreteras para los gobiernos después de la década del treinta, el derecho, como lo evidencia la década de los sesenta y setenta y la actualidad (como explicaremos en los siguientes capítulos), para Colombia ha sido

seductor porque insiste en que podemos, con la ley, definir y contener los horrores [en este caso, los del transporte y los de la ciudad desordenada], y por eso produce tanto placer y se desea con tanta intensidad; se desea, claro, por lo que se puede lograr con él, pero también se desea, y se le valora, por su poder para reinterpretar como anormal la cotidianidad violenta (Lemaitre Ripoll, 2009, p. 394).

Como ya lo dijimos, las razones por las que estas normas no se aplicaron trascienden el campo de la ley y nos hacen mirar hacia las condiciones sociales de producción en las que estas se dan, así como en el papel que desempeñaron diferentes actores involucrados en este proceso. Se hace evidente que esos problemas son leídos por diferentes actores como problemas anclados en el tercermundismo y el atraso (y cosas asociadas al mismo, como la falta de planeación, planificación o distribución de recursos) en las que vive el país.

Como lo recuerda Diego López en el artículo “Las relaciones entre derecho y economía” (2007), algunas corrientes del derecho han entendido a este como un insumo básico para que se den condiciones para el crecimiento económico y la seguridad jurídica tanto de los privados como del Estado. Por su parte, Burgos afirma que

hoy parece tenerse claro que los marcos jurídicos e igualmente los políticos, tienen un impacto en el desarrollo en general y en el económico en particular, en la medida que establecen tanto unos referentes de acción (por ejemplo, los derechos) y unos incentivos que facilitan la acción individual en los mercados en la medida en que se cuenta con un ambiente de seguridad y eficiencia jurídica y judicial (2010, p. 60).

Además, desde una mirada netamente instrumentalista como la del desarrollo en la posguerra, que ignora los contextos sociales y económicos, el derecho puede ser visto como una de las principales herramientas del Estado para transformar la realidad. Además, como monopolio legítimo de este (Bourdieu & Teubner, 2000), el “derecho liberal moderno debe permitir superar aquellas condiciones de atraso que obstaculizan el camino inevitable del desarrollo” y es también una “herramienta para realizar ingeniería social” a través de las instituciones” (Burgos Silva, 2010, p. 61).

Aunque el mismo Burgos admite que esta concepción del derecho, como campo completamente autónomo de la realidad en la que se produce ha sido revaluada desde los años noventa (2010), en los años setenta esta era la tendencia dominante. De esta manera, el ejercicio y la concepción del derecho en la que se enmarca el primer Código Nacional de Tránsito encaja dentro de otra superstición o “ingenua creencia”, que analizaremos a continuación, la del desarrollo. Como bien lo menciona Arturo Escobar, el desarrollo es un régimen de representación que moldeó ineluctablemente toda concepción de la realidad en todos los campos, “se había convertido en una certeza en el imaginario social [...] parecía imposible calificar la realidad social en otros términos [...] el poder social asociado al discurso se incrusta insidiosamente en los rincones más recónditos de la vida social” (Escobar, 2007, p. 176) y el transporte y el derecho no van a ser la excepción, pues todos los países podían alcanzar a tener la vida de los países del Primer Mundo si seguían una serie de pasos:

La premisa básica era la creencia del papel de la modernización como única fuerza capaz de destruir supersticiones y relaciones arcaicas, sin importar el costo social, cultural y político. La industrialización y la urbanización eran consideradas rutas progresivas e inevitables hacia la modernización. Sólo mediante el desarrollo material podría producirse el progreso social, cultural y político [...] El avance de los países pobres se concibió entonces, desde el comienzo, en función de grandes suministros de capital para proporcionar la infraestructura, la industrialización y la modernización global de la sociedad (2007, p. 78).

El contexto del atraso y la necesidad de desarrollo

Para entender el horizonte o el destino manifiesto que debía alcanzar Colombia a través del desarrollo, es importante estudiar algunos números relacionados con el crecimiento de la población, del parque automotor y de las carreteras y compararlos con los de Estados Unidos, que era el modelo para seguir.

Año	Total nacional	No. habitantes de Bogotá	Razón de crecimiento de la población	Participación de Bogotá en el total nacional
1905	4.143.632	100.000		2,4
1912	5.472.604	121.257	21,3	2,2
1918	5.855.077	143.994	18,8	2,5
1928	7.851.000	235.421	63,5	3,0
1938	8.701.816	330.312	40,3	3,8
1951	11.548.172	648.324	96,3	5,6
1964	17.484.508	1.697.311	161,8	9,7
1973	20.666.920	2.571.548	51,5	12,4
1985	27.853.426	3.982.941	54,9	14,3
1993	33.109.840	4.945.448	24,2	14,9
1996*		5.859.861	18,5	
1999*		6.322.700	7,9	
2005	41.468.384	6.778.691	7,2	16,3

Fuente: DANE. Censos de población 1905, 1912, 1918, 1928, 1938, 1951, 1964, 1973, 1985, 1993, 2005.

* Estimado por Saldarriaga (2000: 82).

Tabla 4. Población de Bogotá y el país

Fuente: Mesa y Davis (2011, p. 33)

Como se evidencia en el cuadro anterior, la población colombiana se multiplicó por cinco entre el año 1905, en el que nace el Ministerio de Obras Públicas, y el año 1973, tres años después de que se expidiera el primer Código Nacional de Tránsito Terrestre. Esto hacía que las autoridades nacionales tuvieran que preocuparse por ofrecer servicios de vivienda,

alimentación y desplazamiento, especialmente en las capitales del país. Tomando el ejemplo de Bogotá, se puede ver cómo la ciudad pasó de tener el 2,45 de la población a tener el 12,4%. Como ya se dijo, esta se asentaba en zonas alejadas del centro, donde se concentraba la actividad laboral y social.

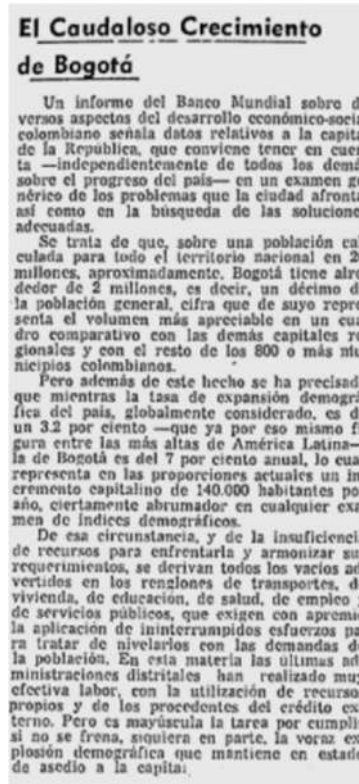


Figura 10. El Caudaloso Crecimiento de Bogotá

Publicación: *El Tiempo*, 14 de mayo de 1970

Fuente: ("El Caudaloso Crecimiento de Bogotá," 1970)

Nota: publicada en la sección "Cosas del día". El crecimiento era una preocupación también para el periódico. Vale la pena destacar en el último párrafo la mención a los vacíos que ha generado ese crecimiento acelerado y desordenado en distintos renglones de la vida social, siendo el primero transporte el primero en ser mencionado.

Por su parte, sobre el parque automotor podemos afirmar que, en general, "el automóvil demoró mucho tiempo antes de dejar de ser una rareza en la mayor parte del país" (Alvear Sanín, 2008, p. 239). Según Alvear este aumenta de la siguiente forma: en 1922, había 1.333 vehículos (2008, p. 434); en 1930, 16.000 (2008, p. 438); en 1948, había 28.889 automóviles, 20.645 camiones y 6.417 buses para un total de 55.840 unidades (2008, p. 449), el 63% de ellos se concentraba en Atlántico, Antioquia, Cundinamarca y Valle (2008, p. 468) y transitaban por 11.608 kilómetros de carretera la mayoría de ella en muy mal estado (2008,

p. 462); en 1960 ya había 181.918 vehículos en el país, un automotor por cada 82 colombianos (2008, p. 542), el 33% circulaba en Cundinamarca, el 12% en Antioquia, el 11% en el Valle y el 6% en Atlántico; para 1970 ya eran 321.999 unidades, un vehículo por cada 60 habitantes (2008, p. 556). En general, este es un proceso en el que los colombianos pasan de prácticamente no conocer un carro a familiarizarse con los mismos, primero a través del servicio público y luego a través del vehículo privado en el caso de las clases medias y altas, como lo veremos en el segundo capítulo de este trabajo.

Estos datos cobran sentido si se acompañan, por un lado, de otros datos relacionados con la calidad de las vías por las que transitan estos vehículos y, por otro lado, si tenemos un referente con qué compararlas. Para el año 1950, en Estados Unidos había 48 millones de vehículos en una población de 150 millones de personas, es decir, un vehículo por cada 3 habitantes, una cifra muy alejada de la alcanzada por Colombia (Alvear Sanín, 2008, p. 580). Como bien lo menciona Gusfield, al comparar la importancia para la vida cotidiana que tuvieron el tren y el automóvil para los estadounidenses

la legislación que gobernaba a los ferrocarriles era, principalmente, de orden comercial. Limitaba o liberaba la industria. Las leyes de tránsito que rigen el uso del automóvil son regulaciones que afectan a la mayoría de los estadounidenses y adultos. Aproximadamente el 84% de las familias estadounidenses poseía uno o más carros en 1974 y 144 millones de ciudadanos tenían un registro de conducir (2014, p. 226).

Además, según Alvear en este país, para finales del siglo XIX ya se habían construido más de tres millones de carreteras (2008, p. 240), que Gusfield atribuye “ante todo a una respuesta a las demandas de los agricultores de mejores medios para transportar sus cosechas, de los comerciantes para trasladar cargas y de los fabricantes de automóviles para mejorar sus ventas” (2014, p. 117), es decir, estaba directamente relacionada con el crecimiento y el desarrollo económico, principales objetivos del desarrollo (Escobar, 2007, p. 76).

Por su parte, la construcción de carreteras en Colombia muestra un panorama completamente diferente al del país del norte tanto en su concepción como en su desarrollo. Por ejemplo, las fuertes lluvias que se presentaron entre septiembre y noviembre de 1970, destruyeron casi completamente tres kilómetros de vías de todo el país, lo que da cuenta de la calidad de estas. Un hecho parecido había ocurrido en el año 1949 (Alvear Sanín, 2008, pp. 506–507).



Figura 11. Tres kilómetros de vías ha destruido el invierno

Publicación: *El Tiempo*, 10 de noviembre de 1970

Fuente: ("Tres Kilómetros de Vías Ha Destruído El Invierno," 1970)

Un ejemplo de ello también lo entrega el caricaturista húngaro nacionalizado colombiano Peter Aldor, que muestra unos buses que tienen que ir por las calles bogotanas remolcadas en medio del fuerte invierno de ese año, que se repetiría a principios de 1971.



Figura 12. Invierno en Bogotá

Publicación: *El Tiempo*, 8 de noviembre de 1970

Fuente: Aldor, P. (1970)

Si en las calles bogotanas, que eran las de la capital del país y el reflejo del máximo desarrollo de este, su ciudad principal, el invierno causaba estragos como los que evidencia esta foto del barrio Egipto, podemos imaginar, y ver en *El Tiempo*, sus efectos en todo el país en cuestión de accidentalidad e inversiones monetarias.



Figura 13. Invierno en Bogotá

Publicación: *El Tiempo*, 8 de noviembre de 1970

Fuente: ("El Invierno En Bogotá," 1970)

Nota: fotografía que acompaña pieza noticiosa.



Figura 14. Estado de las carreteras del país

Publicación: *El Tiempo*, 22 de enero de 1971

Fuente: ("Estado de Las Carreteras Del País," 1970)

Nota: noticia corta sobre derrumbes y cerramientos como esta son constantes en el diario. Algunas veces también registran los accidentes que estos fenómenos naturales producen.

Esto se explica si tenemos en cuenta la siguiente indignada afirmación de José Antonio Alvear sobre las carreteras construidas entre 1926 y 1930 "se disparó la construcción de carreteras en lugares alejados de las pocas ciudades donde se concentraban [como ya se mostró] unos poquísimos vehículos. Por esas carreteras, que duraban hasta el siguiente invierno, circulaban apenas unas recuas de mulas" (2008, p. 271). Lo anterior evidencia el poco criterio técnico con el que se hacían las obras, que obedecían más a fórmulas políticas y a la abundancia económica de la "prosperidad a debe" (Bushnell, 2004).

Por su parte, lo construido entre los años treinta y los cincuenta, aunque mejora con la creación del Consejo Nacional de Vías (que, valga la pena anotar, tenía entre los suyos un técnico estadounidense y a uno inglés para asesorar a tres ingenieros colombianos) tampoco es suficiente, pues pocas eran las vías pavimentadas y estas tampoco estaban conectadas

entre sí. Por ejemplo, entre 1932 y 1948 se pasa de 3.008 kilómetros a 11.608, pero el problema es que el material era precario, no recibían mantenimiento y a pesar de los esfuerzos del Consejo, seguía primando la improvisación y la falta de un norte claro en la construcción de caminos (Alvear Sanín, 2008, p. 461), muestra de ello es que, en 1942, sólo el 4% estaban pavimentadas (Alvear Sanín, 2008, p. 473). De forma que todo este esfuerzo, este “frenesí”, como lo llama Alvear, esta superstición puesta en las carreteras había creado vías terrestres que eran “enfermos terminales” y símbolo del atraso nacional (Alvear Sanín, 2008, p. 475). Sin un programa adecuado de conservación y sostenimiento de las vías, la situación no iba a cambiar mucho (e incluso con ello, pues Currie recomendó destinar el 40% del presupuesto del Ministerio de Obras Públicas a estos rubros para ganar eficiencia y aún con ello las lluvias de 1970 y 1971 afectaron gravemente las vías nacionales, como ya se evidenció) (Alvear Sanín, 2008, pp. 236, 483).

Asimismo, hay que mencionar algunos hitos sobre la industria automotriz colombiana y sus efectos en el crecimiento del parque automotor nacional. Hasta 1930, todos los vehículos que ingresaban al país eran de origen estadounidense. En 1948 se permite la entrada de vehículos de procedencia italiana, francesa e inglesa. En 1957 se funda Colmotores (posteriormente Chrysler - Colmotores y desde 1967 General Motors Colmotores), que ensamblaría en Colombia, dentro de una política de apoyo al desarrollo de la industria nacional impulsada por el gobierno de la época y sin duda influenciada por el pensamiento cepalino, vehículos de marca Zastava y Fiat (Alvear Sanín, 2008). En 1970, a raíz de un concurso convocado por el presidente Carlos Lleras Restrepo (1966 – 1970) y el Instituto de Fomento Industrial en el año 1967 para el ensamblaje y producción de vehículos de bajo costo, que eran vistos como una necesidad para reducir brechas sociales (Véase la nota “Finalmente dentro de unos cien días” en la sección Cosas del día 21 de enero de 1969 en *El Tiempo* (“Finalmente Dentro de Unos Cien Días,” 1969), la casa francesa Renault comenzó a ensamblar los primeros vehículos nacionales en su fábrica de Envigado. Uno de estos vehículos, que se quedaron en el imaginario de los colombianos, es el Renault 4. Una pieza publicitaria que acompañó la celebración de la firma del contrato con esta casa automotriz ilustra de muy buena manera lo que este paso representaba para el país desde la perspectiva del discurso del desarrollo.

LA TRANSFORMACION DEL TERCER MUNDO

Renault cuenta ya con 27 fábricas fuera de Francia, de las cuales 9 están establecidas en América Latina. Su objetivo es crear en el suelo mismo de nuestro país, una empresa estable que abra vastas fuentes de ocupación y que sea un prístino y eficaz centro de capacitación para trabajadores especializados.

El desarrollo de industrias complementarias para la fabricación de partes, en todas las regiones del país, será un paso definitivo en el ensanche de nuestra producción fabril.

Colombia producirá los 3 modelos más recientes de Renault, como que uno de ellos no ha salido aún al mercado francés.



Figura 15. LA TRANSFORMACIÓN DEL TERCER MUNDO

Publicación: *El Tiempo*, 23 de julio de 1969

Fuente: (Renault, 1969)

Nota: pieza publicitaria de Renault. Se puede observar, al mejor estilo del grabado *América* (1638) de Johannes Stradanus, cómo el viejo mundo - a la izquierda - de los campesinos, se encontraría - a la derecha -

con el de las máquinas y los técnicos y especialistas. En el caso de *America*, a la izquierda está la civilización materializada en el conquistador rodeado de barcos, cruces e instrumentos de medición, y a la derecha la barbarie, encarnada en una indígena desnuda en medio de la salvaje selva virgen.



Figura 16. America, por Johaness Stradanus (1638)

Fuente: Johaness Stradanus (1638)

**el Renault4 es tan económico
que no gasta “ni agua”**

RENAULT
el carro colombiano...
para el pueblo colombiano!

AUTOS FRANCIA
BOGOTÁ Calle 13 No. 24-26

CIA. GENERAL AUTOMOTRIZ LTDA.
BOGOTÁ Calle 13 No. 24-26

LASPILLA & CIA.
BOGOTÁ Calle 13 No. 24-26

MARCALI & CIA. LTDA.
BOGOTÁ Calle 13 No. 24-26

Figura 17. El Renault4 es tan económico que no gasta “ni agua”

Publicación: *El Tiempo*, 5 de julio de 1971

Fuente: (Renault, 1971)

Nota: en esta pieza publicitaria, debajo del logo de Renault, en la parte derecha de la pieza, se puede leer “el carro colombiano... para el pueblo colombiano!”



Figura 18. SIMCA, pieza por pieza es mucho más colombiano

Publicación: *El Tiempo*, 18 de septiembre de 1970

Fuente: (Chrysler - Colmotores, 1970b)

Nota: pieza publicitaria de Chrysler - Colmotores. Es llamativo el efecto que tuvo la firma de Renault en cuestiones nacionalistas, pues todas las marcas empezaron a venderse de esa manera. Aquí un ejemplo de Simca, una marca francesa con acciones de la casa estadounidense Chrysler, ensamblada por Colmotores en Colombia.

Así, poco a poco en el país, especialmente en las carreteras y calles de las ciudades capitales (cada vez más pobladas) y sus alrededores, se comenzaron a ver cada vez más vehículos de diferentes marcas transitando por ellas. Todo esto, como ya lo hemos dicho, lo podemos explicar desde la perspectiva del desarrollo y el camino a la modernidad:

el concepto de 'modernidad' lo contrastamos con el de atraso; y este es valorado en relación con lo que se encuentra en países más desarrollados en el momento que se considere. En el caso de las obras públicas, el atraso lo medimos en relación con la abundancia y calidad de infraestructura [...] el abismo es lo que nos separa de lo moderno, de lo reciente, de lo que se

ha alcanzado en otros lugares [...] Ese mayor acercamiento a lo que pertenece al tiempo en que se vive, indica el crecimiento de una economía, su desarrollo, su progreso (Alvear Sanín, 2008, pp. 271–272).

El desarrollo como camino de salvación

Después de la Segunda Guerra Mundial, el desarrollo se convirtió en el único horizonte posible para América Latina, Asia y África. En el caso colombiano, después del informe de Currie, se debían dar ciertos pasos para llegar a este estado, que en un camino teleológico planteado y guiado por los Estados Unidos, era el único puerto posible (Escobar, 2007, p. 77). “El informe [Currie] suministraba también un conjunto de prescripciones detalladas que incluía metas y objetivos cuantificables, necesidades de inversión, criterios de diseño, metodologías y secuencias temporales”(Escobar, 2007, p. 53), “el país deb[ía] despertarse entonces de su pasado letárgico y seguir la única senda hacia la salvación, que es, sin duda, “una oportunidad única en su larga historia” (Escobar, 2007, p. 55).

Como ya se ha dicho, el transporte era parte de esa realidad que se debía transformar o crear. Así, palabras como “técnica”, “especialización”, “planificación”, “eficiencia” y “recursos” se volvieron las protagonistas, junto con la promoción y difusión de grandes sumas económicas destinadas a este tema. A diferencia de lo que había sucedido en décadas anteriores, ahora la eficiencia técnica debía mandar la parada (Escobar, 2007, p. 75).

Más claridad en el Tránsito

Se reúnen hoy en Bogotá los directores departamentales de tránsito, con el propósito de estudiar los planes del futuro. No puede desconocerse el increíble aumento del tráfico en los últimos años, que es un reflejo del desarrollo de las regiones y el mejor índice del progreso nacional. En las ciudades, en las carreteras troncales, en los mismos caminos de penetración, el transporte de pasajeros y carga sobrepasa todos los cálculos. Precisamente estas incidencias serán analizadas en la reunión que se inaugura esta tarde.

En primer término habrá necesidad de considerar el estado de los equipos, su desgaste por el uso y las seguridades que puedan ofrecer, y como complemento de esta medida el control que se ejerce sobre las maquinarias, como la capacitación y la responsabilidad de los conductores. Otro capítulo debe comprender el mercado de los repuestos, saber a ciencia cierta si existen monopolios y especulaciones por parte de los distribuidores. Convendrá igualmente inquirir por la política del ensamblaje, en el sentido de precisar si realmente beneficia al país en la reducción de costos. Puede ocurrir que estas materias escapen al temario de los directores de tránsito, pero conviene plantearlos a título de inquietudes, pues en últimas el tráfico depende de la calidad y los precios de los equipos.

Entendemos que la conferencia busca fórmulas para unificar el tráfico, mediante reglamentos que se puedan adoptar en todo el territorio nacional. Desde la expedición de las patentes, las tarjetas de propiedad, las convenciones y señales que requiere el servicio. Ojalá no se peque por exceso. El tráfico no se puede convertir en un rompecabezas que a la hora nadie entiende, ni los mismos funcionarios y gendarmes encargados de su vigilancia. Que estas iniciativas tengan un denominador común, que no puede ser otro que agilizar sistemas y procedimientos, como garantizar la seguridad de los pasajeros.

Figura 19. Más claridad en el tránsito
Publicación: *El Tiempo*, 19 de octubre de 1970
Fuente: (“Más Claridad En El Tránsito,” 1970)

Nota: Esta editorial celebra una reunión entre los funcionarios del INTRA y los directores de departamentos de tránsito de todas las ciudades para estudiar el Código de Tránsito y el Estatuto Nacional de Transporte Terrestre. De este es importante destacar: 1) La alusión al crecimiento del parque automotor y de vías y su relación con el “progreso nacional”, 2) La preocupación por la seguridad y la capacidad de los conductores de servicio público, 3) El tema de los repuestos, crítico para el país por su escasez, y el ensamblaje como manera de solucionarlo y ayudar al desarrollo de la industria nacional, 4) La preocupación premonitória, según Misas y Davis (2011), de que normas tan “completas” y tan complejas no se puedan aplicar en el país y “no se peque por exceso” y el “tráfico no se convierta en un rompecabezas” (véase la figura Intra culpa de accidentes a autoridades de tránsito).

De esta forma, “para hablar del desarrollo, deben obedecerse ciertas reglas de expresión que se originan en su sistema básico de categorías y relaciones, el cual define la visión hegemónica del desarrollo” (Escobar, 2007, p. 42). Estas categorías nos las recuerda Alvear cuando dice sobre las vías nacionales que

la labor de administrar, mejorar, modernizar, adecuar la red y planificar su desarrollo es permanente [...] es de vital importancia, porque la economía moderna reposa sobre las redes viales, que desde luego hay que conectar con ferrocarriles, vías de navegación y aviación, para maximizar su eficacia. *En resumen, gerenciar el patrimonio vial es labor de todos los instantes, minutos, horas, días meses y años. En cuanto esta gestión sea más técnica, económica y eficiente, mejores serán los resultados de la economía nacional* (2008, p. 510, énfasis propio).

Desde la perspectiva desarrollista, el transporte, y la vida social de las naciones latinoamericanas, eran vistos como meros problemas técnicos sobre los que se podría aplicar una cierta fórmula, impartir ciertas leyes, inyectar capital (prestado por la banca multilateral y los privados, por supuesto) y eso ya iba a cambiarlo todo (Escobar, 2007, p. 97). Esta era una ingenua creencia, una “superstición”, pues, como aquí pretendemos mostrar, transformar esa realidad sin tener en cuenta todas sus aristas, era imposible:

El desarrollo nunca fue concebido como proceso cultural -la cultura era una variable residual, que desaparecería con el avance de la modernización- sino más bien como un sistema de intervenciones técnicas aplicables más o menos universalmente con el objeto de llevar algunos bienes ‘indispensables’ hacia una población ‘objetivo’ (Escobar, 2007, p. 86).

**A través de trochas,
caminos, carreteras,
fincas....**

NISSAN PATROL

**IMPULSA
EL PROGRESO
NACIONAL.**



Para quienes abren carreteras que llevan civilización a las veredas, los campos y los pueblos; para quienes cuidan, explotan y transforman las riquezas minerales, vegetales y animales; para quienes prestan vigilancia y asistencia social; y para quienes acuden a los centros urbanos y rurales los productos necesarios para la alimentación, educación, salud y bienestar, los camperos son insustituibles como medio de locomoción y como implementos de trabajo.

Por eso, los fuertes y potentes Camperos NISSAN PATROL son indispensables para el progreso individual y nacional.

DISTRIBUIDORA NISSAN LTDA.

BOGOTÁ: Calle 13 No. 54-47 Tel. 485-285 - 485-283 - 485-281 y 485-282 • BARRANQUILLA: Calle 47 No. 44-96 Tel. 21-679 y 18-615 • CALI: Carrera 1a. No. 24-67 Tel. 893-248 • MEDELLÍN: Calle 24 No. 48-45 Tel. 482-408 y 482-763 • PEREIRA: Calle 19 No. 18-02 Tel. 32-629

AGENTES:

ARMENIA: Consult. Unif. • ARRIERO: Alvarado El Motor • BUCARAMANGA: Morilla Hnos. Ltda. • CARTAGENA: Vilanova & Gómez Ltda. • CORDOBA: Alvarado Calles y Cia. • CUCUTA: Distribuidora Estela del Norte • BAGUI: Gómez y Cia. Ltda. • MONTERIA: Alberto Sanz R. & Cia. Ltda. • NITOA: Cultura Escolar, Caldesa Ltda.

NISSAN PATROL
10 AÑOS MARCANDO
PIUELAS DE
PROGRESO EN
COLOMBIA.

AGENCIAS Y SERVICIO
EN TODO EL PAÍS.

Figura 20. NISSAN PATROL impulsa el progreso nacional

Publicación: *El Tiempo*, 22 de julio de 1969

Fuente:

Nota: pieza publicitaria de Nissan. “Para quienes abren carreteras que llevan a la civilización a las veredas, los campos y los pueblos”, reza la pieza, que concluye con “los fuertes y potentes camperos NISSAN PATROL son indispensables para el progreso individual y nacional”.

el periódico *El Tiempo* a una tríada inseparable: progreso, inversión y vías (acompañadas de automotores que las transiten).



Figura 22. Un buen progreso vial

Publicación: *El Tiempo*, 6 de marzo de 1970

Fuente: ("Un Buen Progreso Vial," 1970)

Nota: esta fotografía muestra cómo el progreso, las vías y el dinero invertido van de la mano en mayoría de las piezas periodísticas de este estilo. Conforman una tríada inseparable.

Hay un mensaje constante que encarna muy bien ese sistema de relaciones del que habla Arturo Escobar: "Mejores vías transforman a Colombia". A diferencia de lo que sucedía en años anteriores, la construcción se hacía a través de licitaciones, que se acompañaban de diagramas con objetivos bien definidos que eran trazados por una cantidad creciente de técnicos de las diferentes secciones del Ministerio de Obras Públicas, que se iban especializando en cada uno de sus temas (Alvear Sanín, 2008). Atrás parecían haber quedado los tiempos en los que no se trataba de hacer vías terrestres o ferroviarias, sino contratos que enriquecían a políticos o a regiones (Alvear Sanín, 2008, p. 170).



Figura 23. Mejores vías transforman a Colombia

Publicación: *El Tiempo*, 11 de junio de 1970

Fuente: Ministerio de Obras Públicas (1970)

Nota: pieza publicitaria del Ministerio de Obras Públicas y el Fondo Vial nacional. Estas piezas son comunes en la revisión de archivo. Si antes las vías se tramitaban y decidían en el Congreso, ahora se hacía a través de convocatorias públicas con pliegos técnicos y específicos.

En el papel, todo parece ir sobre ruedas, pero hay un factor en el que hace falta ahondar. Escobar menciona, siguiendo la obra de Foucault, que en el desarrollo se dan diferentes formas de biopoder, es decir, la “aparición de formas de conocimiento y de controles regulatorios centrados en la producción y optimización de la vida. La sujeción de la vida a mecanismos explícitos de producción y administración por parte del Estado y de otras instituciones” (Escobar, 2007, p. 51). Esto está directamente relacionado con la formación de una población disciplinada, medible, controlable, diríamos que casi domesticada, unos *homos economicus* en los que se apalanque el desarrollo en la práctica (Escobar, 2007, p. 109). Y eso es lo que hace falta en la ecuación.



Figura 24. Opinión sobre obras públicas

Publicación: *El Tiempo*, 7 de enero de 1969

Fuente: Calibán (1969)

Nota: Para el columnista más leído del momento, aunque había técnica para el progreso y se había superado la patria boba de la primera fase de desarrollo del transporte en el país, todavía faltaba mucho para saber invertir de la mejor manera posible. El régimen discursivo del desarrollo ya estaba en el país.

Colombia, su gente y los problemas para alcanzar el desarrollo en el transporte, el salvaje oeste, la falta de educación.... y el alcohol

Antes hablamos de conocimientos técnicos, capital, cuantificación, observación y control. Elementos que en las declaraciones oficiales ya se daban por hechas o se estaban construyendo. Sin embargo, la realidad que permite ver la prensa mostraba otras cosas. Antes de llegar a los conductores ebrios, es importante ver el panorama completo de la ciudad para la primera configuración que aquí exploramos. Si esta tesis busca entender cómo los

conductores ebrios se vuelven un problema público en nuestro país, primero hay que ver un problema que ya lo era desde décadas atrás y que reflejaba otras dificultades del país, el de los conductores de servicio público y el del transporte en general. Estos sí que los podemos considerar problemas públicos de la época (y quizás también de la actualidad).

Para comenzar, podemos decir que al leer *El Tiempo* de esta primera configuración no se puede dejar de tener una sensación que comparten los autores que aquí se han citado, de un absoluto desorden. O de una “desorganización bien organizada”, como se afirma en la sección Cosas del día del 26 de noviembre de 1970 (“Medidas Provisionales,” 1970).



Figura 25. Bogotá, tres imágenes adversas

Publicación: *El Tiempo*, 4 de enero de 1971

Fuente: (“Bogotá, Tres Imágenes Adversas,” 1971)

Nota: este tríptico muestra elementos del subdesarrollo: el desaseo, el desorden del transporte y de la población (esto se ve en los buses, con los famosos para la época - quizás también para la actual- “racimos humanos”, pero también en los indigentes). Podemos afirmar, desde la perspectiva del desarrollo que esta es una imagen, justamente, del subdesarrollo.

Siguiendo a Escobar, el subdesarrollo está relacionada con algunas palabras o fenómenos como pobreza, ignorancia, enfermedad y baja productividad, que afectan el desarrollo integral de un país como si se tratara de un círculo vicioso del que hay que escapar (Escobar, 2007, p. 137). La ciudad en general, y el transporte, específicamente, son un reflejo de esto. Si lo que se necesitaba era “domesticar” a la gente, en Colombia, eso no sucedió. La creación de cuerpos dóciles y de poblaciones ordenadas, disciplinadas y normalizadas, el *homo economicus*, como sujeto normalizado que produce bajo ciertas condiciones físicas y

culturales en una sociedad disciplinaria (Escobar, 2007, p. 109), no hace su aparición en esta configuración.



Figura 26. Carreteras de la muerte (a la izquierda)

Publicación: *El Tiempo*, 17 de julio de 1969

Fuente: ("Carreteras de La Muerte," 1969)

Nota: publicada en la sección "Cosas del día".

Figura 27. En las carreteras (a la derecha)

Publicación: *El Tiempo*, 6 de octubre de 1970

Fuente: ("En Las Carreteras," 1970)

Nota: publicada en la sección "Cosas del día"

La primera de las notas que anteceden a este párrafo deja ver que los accidentes son un común denominador del día a día de los colombianos. Esta tiene por motivación un accidente sucedido la semana anterior a su publicación, que el periódico atribuye al desorden de las vías, a la imprevisión y al descuido, el sobrecupo, el exceso de velocidad, el mal estado de las vías, la falta de revisión de los automotores, la "guerra del centavo" y ante todo a la falta de vigilancia y falta de ética por parte de quienes son considerados los dueños de las carreteras (Mesa & Alvis, 2011): las empresas y los conductores de buses. La segunda nota, por su parte, dice que en las carreteras nacionales no hay más ley que el desorden y se señalan dos problemas fundamentales: la falta de señalización de las vías y la escasez de vigilancia en las

mismas, la falta de “motos”, es decir, policías. Las carreteras colombianas son, entonces, un todos contra todos.

Una carta presentada en una de las editoriales de *El Tiempo* del 5 de enero de 1972 también da cuenta de ello. Allí, una víctima de un accidente de tránsito que pierde a su familia en un siniestro denuncia que las autoridades son “un mito, un sarcasmo”, un cuerpo que está permeado por la corrupción y que se caracteriza, sobre todo, por su negligencia y su falta de preparación, lo que los convierte, junto con los conductores de bus en los principales responsables del caos en las carreteras nacionales.

Víctimas del transporte

Señor Director:

No soy chiquinquireño, soy del Territorio Vásquez, donde están las abundantes minas de esmeraldas, motivo por el cual fuimos desterrados todos los colonos que hace 30 años desecujamos las selvas para buscar un porvenir honestamente, teniendo que exiliarnos en esta ciudad en busca de un momento de paz para tanto sufrimiento. Pero como cuando la naturaleza lanza al hombre, para sufrir del cielo le manda tempestades y borrascas, durante 4 años consecutivos he perdido 3 familiares en accidentes de tránsito, delitos que se han quedado envueltos con el manto de impunidad.

La pérdida de mis familiares se debe a la mala y pésima organización de las empresas de transportes interdepartamentales e intermunicipales que durante cada año dejan centenares de muertos y heridos en todo el país. Las funciones de las inspecciones de Transportes y Tránsito no prevalecen, son un mito, son un sarcasmo, porque el interesado que tenga más dinero y más influencia y padrinos es el que gana la querrela y, además, los funcionarios que administran tales inspecciones son legos en la materia, sin preparación técnica de ninguna naturaleza; por esto el crecido número de víctimas de mutilados y de huérfanos y de viudas, anualmente.

Como en esta época llegan a esta ciudad mariana miles de personas, las empresas de transportes, olvidando la responsabilidad que tienen de transportar en forma debida a la ciudadanía, en forma humana y con las consideraciones necesarias, importándolas únicamente obtener grandes utilidades, aumentan al doble y triple el número de pasajeros de cada vehículo, sea de pasajeros o de carga; lo importante es triplicar o cuadruplicar el valor de utilidades. ¿Dónde están las autoridades que hagan reprimir el número de víctimas, de violaciones a la ley y de responsabilidad al respecto?

Pedro J. Heredia
Chiquinquirá.

Figura 28. Víctimas del transporte

Publicación: *El Tiempo*, 5 de enero de 1972

Fuente: Heredia, P. (1972)

Nota: carta publicada en la sección editorial.

Sobre esta institución, a pesar de que las cifras no son muy claras, ni confiables, por lo cambiantes y poco precisas, como se explicó en la introducción del trabajo y se profundiza en el final de este capítulo, *El Tiempo* afirma en una nota del 4 de agosto de 1970 que solamente

hay 340 agentes para 90.000 automotores en la ciudad de Bogotá (Véase “Sólo 340 agentes para 90 mil automotores” (“Sólo 340 Agentes Para 90 Mil Automotores,” 1970). De nuevo, si este es el panorama de Bogotá, el del país debe ser aún más alarmante. Adicionalmente, si hay algo que caracteriza a este cuerpo es su falta de presencia en las calles. Las denuncias de carreteras desoladas y descontroladas son una constante. Peor aún, las menciones a los procesos de “moralización” en las autoridades de tránsito son reiterativos por motivos como la corrupción, sobornos y diferentes arreglos de la ley, pero por lo visto, poco efectivos.

Gran Purga en Tránsito

(Viene de la 1ª Página)

El Comunicado

En cuanto hace al comunicado oficial expedido anoche por la Alcaldía Mayor a través de su Oficina de Prensa, dice:

"Ante las informaciones publicadas en la prensa en relación con el Departamento Administrativo de Tránsito y Transportes, es indispensable hacer conocer de la opinión pública las siguientes consideraciones:

1º. - Es de público conocimiento el interés que ha puesto la alcaldía por sanear administrativamente el Departamento de Tránsito y Transportes y por lograr avances significativos en el álgido problema del transporte urbano que a lo largo de mucho tiempo solamente había recibido un tratamiento "de paliativos" y de tolerancia con vicios y sistemas anacrónicos que convertían a la dependencia en una de las más críticas y desprestigiadas de la administración pública.

Dentro de este propósito hemos logrado hacer una evaluación real del problema del tránsito y del transporte urbano; obtener suficientes elementos de juicio para proponer fórmulas y soluciones radicales en cuanto se refiere a rutas, costos y tarifas, código de tránsito y problema laboral; racionalizar las funciones técnicas y administrativas del departamento; capacitar progresivamente el personal de empleados y agentes; modi-

ficar técnicamente las rutas y arterias de la capital, iniciar la señalización y semafización progresiva de Bogotá; descongestionar los principales puntos críticos, iniciar la construcción del nuevo edificio de las dependencias completando su aspecto funcional; adelantar todos los estudios técnicos de semafización electrónica y adoptar la simplificación de procedimientos, trámites y gestiones ante las oficinas para no hacer indispensable la acción de intermediarios y lograr la consiguiente eliminación de vicios y fallas administrativas.

2º. - Para lograr la ejecución de este ambicioso programa, fue indispensable llevar con especial intensidad a las dependencias de tránsito la política de moralización administrativa y fue así como el propio alcalde, en diversas oportunidades denunció públicamente los vicios y delitos que allí se practicaban y cometían, y no vaciló en solicitar al señor Procurador General de la Nación una amplia investigación sobre el irregular funcionamiento del departamento. A este propósito se envió el 12 de enero de 1970 la siguiente nota: "0028. Despacho del Alcalde Mayor, Bogotá, D. E. Enero 12 de 1970. Señor Doctor Mario Atamburo, Procurador General de la Nación, E. S. D. Dentro de la política de saneamiento moral administrativo en que se halla empeñada la Alcaldía Mayor a mi cargo, me permito reque-

rir en las dependencias, como resultado de la cual fueron destituidos varios funcionarios. Igualmente, la Contraloría Distrital mediante resolución N° 102 de mayo 15 de 1970 comisionó al doctor Alfonso Caballero Harlado para realizar una nueva investigación que se adelanta con toda diligencia y cuyas conclusiones se conocerán en los próximos días.

3º. - Que algunas irregularidades en el funcionamiento del Departamento de Tránsito y Transportes son de vieja data y que el alcalde desde el comienzo de su administración las ha denunciado, emprendiendo una vigorosa acción para extirparlas radicalmente.

4º. - Que necesariamente la política administrativa realizada en el Departamento de Tránsito, la campaña moralizadora y la erradicación de veteranos vicios han lesionado intereses ubicados en la administración desde hace largo tiempo con las consiguientes reacciones.

5º. - Que con ocasión de las informaciones de prensa que se comentan se realizó en el día de hoy una reunión en el despacho del señor Alcalde Mayor con la asistencia del señor Secretario de Gobierno, doctor Julio Alberto Díaz Garavito, el Contralor Distrital, doctor Augusto Gaitán Quijano, del señor Director del Departamento Administrativo de Tránsito, Mayor (r) Guillermo Vega, del Sub-Director de Tránsito, doctor Fabio Sánchez, del señor Jefe de Tran-



Figura 29. Gran Purga en Tránsito
Publicación: *El Tiempo*, 24 de junio de 1970
Fuente: ("Gran Purga En Tránsito," 1970)

Igualmente, y como ya lo mencionamos, es inevitable dirigir la mirada hacia los conductores de servicio público, que pueden encarnar lo peor del subdesarrollo. Para el periódico son unos salvajes, maleducados, unos "chimpancés" (Véase "De orden público", en la sección Cosas del día del 11 de diciembre de 1969 ("De Orden Público," 1969). Para el columnista Benjamín Ángel Maya, este gremio es el principal responsable de que el transporte público colombiano y transitar por las calles del país sea una "pena de muerte colectiva", para este generador de opinión, "ninguna epidemia ha causado más víctimas que la de los buses" (Angel Maya, 1970). Aunque el periódico, como se puede evidenciar en algunas de las piezas que aquí se han expuesto, entiende que las condiciones de trabajo de los conductores son precarias y que hay que cambiarlas, e incluso algunas veces se ponen del lado de ellos, estos representan muchos de los peores valores de la sociedad colombiana: falta de civismo, educación, preparación y violencia, entre otros. En una palabra, el subdesarrollo.

Los Violentos del Volante

Aunque sea cosa de llover sobre mojado. Aunque sea asunto de repetir una vez más lo que tantas veces ya se ha dicho. Aunque se corra el riesgo de asumir una actitud de reprimenda. Algún día, quizás más por terquedad que por argumentos, acabarán por escucharse los justos reclamos de la ciudadanía —de los “usuarios”, si así se desea— con respecto a la desastrosa conducta de la por desgracia grande, inmensa mayoría, de quienes “manejan” buses de servicio público.

Hace un par de días hubo otra tragedia. En esta no hubo peatón muerto, como para cambiar las cosas. Dos vehículos empujados en sus habituales competencias urbanas. El consabido encontronazo. La explicación verbal con adjetivos de grueso calibre. Las vías de hecho. Un revólver en manos de uno de los contendientes. Un muerto. Es otro momento trágico en esta violencia urbana.

Los violentos del volante son otra lacra en nuestra vida cotidiana. No parece sino que el manejo de cualquier vehículo —pero por sobre todo si este es bus de servicio público— enardeciera a quien lo dirige. No solo ya se “anda” con la vida en vilo por calles, carreras y carreteras, sino que se “viaja” con ella pendiente de cualquiera discusión.

Figura 30. Los Violentos del Volante

Publicación: *El Tiempo*, 17 de julio de 1969

Fuente: (“Los Violentos Del Volante,” 1969)

Nota: publicado en “Cosas del día”. Se pudo leer “Los violentos del volante son otra lacra en nuestra vida cotidiana. No parece sino que el manejo de cualquier vehículo [...] enardeciera a quien lo dirige”.



Figura 31. Dos chóferes se matan a bala al disputar la vía

Publicación: *El Tiempo*, 17 de marzo de 1970

Fuente: ("Dos Chóferes Se Matan a Bala Al Disputar La Vía," 1970)

Nota: pieza noticiosa. Al recorrer las páginas de *El Tiempo* no se puede dejar de tener la sensación de que "no hay dios ni ley", como se dice popularmente. Aquí dos víctimas de la "guerra del centavo" no por accidentes, sino por armas de fuego que portaban ilegalmente.

Si hablamos de las personas, no podemos dejar de hablar de las máquinas que conducían, que se caracterizaban, como se ha mostrado previamente, por sus malas condiciones y las obvias consecuencias en la accidentalidad en las vías interdepartamentales y en las ciudades.



Figura 32. Aseo del bus, exigencia mínima ante las tarifas

Publicación: *El Tiempo*, 10 de agosto de 1970

Fuente: De la Calle, H. (1970)

Nota: Esta noticia se enmarca en la política de "modelización" y "niveles" lanzada por el INTRA con el Estatuto de Transporte Automotor Terrestre con el ánimo de fomentar la renovación y mejora del parque automotor a través de la libre competencia (Presidencia de la República, 1970b). Es muy llamativo que cosas que se dan por sentadas normalmente, se vuelvan exigencias, especialmente la de los frenos. Es importante mencionar que el INTRA revisó en el mes de septiembre 78 buses, de los cuales 77 tenían fallas mecánicas (véase "De 78 buses revisados ayer, 77 tienen fallas", nota publicada el 8 de septiembre de 1970 ("De 78 Buses Revisados Ayer, 77 Tienen Fallas," 1970), y la "Danza de las horas" del 16 de septiembre de 1970 (Calibán, 1970a), en la que Calibán se queja de los buses mecánicamente inseguros y las culpa de numerosas muertes en las vías).

Como podemos ver, en los fenómenos del transporte y la movilidad del país de los años setenta se reflejan diferentes problemas del país y de su "subdesarrollo". Sin embargo, hay un factor que mantiene a Colombia en el atraso para *El Tiempo* y que es un componente inherente a su población: el alcohol.

“Ya se sabe que el alcohol es un mal consejero” (El Tiempo, 23 de enero de 1969)

El trabajo de archivo hizo evidente varios factores que es importante mencionar en este trabajo. El primero de ellos, que está directamente relacionado con el discurso y la puesta en marcha del desarrollo, es el factor del alcohol. En la contraportada de una obra única sobre la influencia del alcohol en la vida colombiana titulada justamente *País de alcohol: el problema del alcoholismo en Colombia*, publicada por el periodista César Augusto Aguirre León (1996), se afirma que

Los factores de condicionamiento social han hecho que nos olvidemos que el alcohol, acompañante de celebraciones, funerales, enfrentamientos deportivos, campañas electorales, depresiones, triunfos e ilusiones, entre otras muchas situaciones en Colombia, es también una sustancia nociva que ocasiona enormes pérdidas económicas y humanas a la nación (1996).

Como lo muestra Aguirre a lo largo de su libro, pero también, por ejemplo, Enrique Santos Calderón en sus memorias (2018, p. 43), el alcohol ha sido un acompañante de la vida nacional y, desde su perspectiva, un ingrediente de la vida nacional que

genera más pérdidas que ganancias, a pesar de que se pretenda demostrar lo contrario a través del apoyo al deporte o a la salud, por parte de los grandes grupos económicos que tienen su base en ese tipo de empresas (Aguirre, 1996, p. 7),

además de un “negocio que podemos considerar, por lo menos, poco ético” (Aguirre, 1996, p. 8). Aquí, el autor pone sobre la mesa otro factor en el que nos detendremos más adelante y en diferentes pasajes de este trabajo, el del Estado “cantinero” que se financia a partir de la producción y venta de alcohol.

Igualmente, Joseph Gusfield (2014), en su libro *La sociología de los problemas públicos. El mito del conductor alcoholizado versus la sociedad inocente*, dice que el alcohol y el conductor alcoholizado en el drama público estadounidense encarnan más que un peligro o un incumplimiento de la ley, el desorden y a la anormalidad; en términos sociológicos, una desviación en la vida pública: “el ‘pecado’ de beber alcohol y conducir es casi una puesta en escena microcósmica y simbólica de las fuentes del desorden, de la negativa a respetar los controles y los límites de la vida social” (2014, p. 167). A partir de ellos se pueden explicar entonces rasgos defectuosos, poco saludables que afectan la vida en sociedad estadounidense, pero también en la colombiana. Cabe anotar que una de las grandes conclusiones del libro de Gusfield, es mostrar justamente que este problema público no radica en el conductor ebrio en sí mismo, sino en lo que representa el alcohol para la sociedad estadounidense (especialmente para sus autoridades políticas, no las judiciales) y lo que genera cuando a él se suma el acto de conducir (2014).

Volviendo al caso colombiano, la amenaza del alcohol, su significado en la vida en sociedad y, especialmente el ser “símbolo del atraso y del subdesarrollo” antes analizado, se hacen presentes reiteradamente.



Figura 33. Beber no es abreviar
Publicación: *El Tiempo*, 3 de enero de 1969
Fuente: (“Beber No Es Abreviar,” 1969)
Nota: publicada en la sección “Cosas del día”. uva”.

El recorte anterior señala con un fuerte componente de clase indica que se debe controlar el consumo de alcohol por las consecuencias, que son listadas el segundo párrafo, “sobre todo en este país, en el cual todos los alcoholes populares son tóxicos metanos procedentes de la caña y no vinos bulliciosos - menos dañinos- derivados de la uva” (“Beber No Es Abreviar,” 1969).



Figura 34. Alcohol reglamentado
Publicación: *El Tiempo*, 2 de junio de 1969
Fuente: ("Alcohol Reglamentado," 1969)
Nota: publicada en la sección "Cosas del día"

Esta nota de la sección "Cosas del día", por su parte, afirma, a propósito de una "Operación cantina" -una acción que recurrentemente celebrará el periódico para controlar la operación de bares y cantinas en diferentes ciudades- en el municipio de Pasto que "mucho ha de lograrse, principalmente en la continuidad de estos empeños que bien llevados salvarán muchos valores nacionales. *Porque todo lo que se haga en contra del vicio siempre será poco*" ("Alcohol reglamentado", 1969, énfasis propio). Cabe anotar que uno de los grandes "miedos" de *El Tiempo* es que Bogotá se vuelva un "garito" (véase "Un garito llamado Bogotá" en la sección "Cosas del día" del 4 de julio de 1969 ("Un Garito Llamado Bogotá," 1969).



Figura 35. Danza de las horas del 1 de julio de 1969

Publicación: *El Tiempo*, 1 de julio de 1969

Fuente: Calibán (1969)

Nota: fragmento de la Danza de las Horas de Calibán. Se puede leer de izquierda a derecha.

Por su parte, Calibán, el alias de Enrique Santos Montejó, hermano de Eduardo Santos Montejó, presidente del país entre 1938 y 1942 y propietario de *El Tiempo* desde 1913, autor de una de las columnas más recordadas de toda la historia del país, "Danza de las horas", se va lanza en ristre contra el alcoholismo y lo que algunos autores han llamado "estado cantinero" (M. Botero, 2014): "Con una mano se educa a los niños y con la otra se alcoholiza a los jóvenes [...] *No existe peor mal social que el alcoholismo*. Empero, nada se hace aquí para combatirlo" (Calibán, 1969, énfasis propio).

A este clamor, en diferentes momentos se va a sumar el periódico a través de sus editoriales. Es importante señalar que, para este momento, tanto el columnista, como el periódico y otros opinadores están reaccionando a una reciente publicación de el DANE que señalaba que al año se bebían 720 millones de botellas en el año (véase la noticia "720 millones de cervezas se beben por año", publicada el 30 de junio de 1969 en *El Tiempo* ("720 Millones de Cervezas Se Beben Por Año," 1969).

El Consumo de Licores

No es posible calificar la exactitud de las estadísticas dadas a conocer días pasados sobre consumo de licores en el país, no habiendo sido elaboradas por los procedimientos técnicos del Departamento Administrativo Nacional de Estadística. Pero son, de todas maneras, alarmantes en grado sumo, empezando porque el renglón de bebidas embriagantes indica cifras considerablemente más elevadas que las correspondientes a otros renglones del consumo doméstico. Lo cual demuestra la plena justificación de las campañas para evitar el alcoholismo excesivo, en que se hallan empeñadas las autoridades de policía en todo el país.

Sobremanoera preocupante es el hecho de que, junto a la carencia de medidas para impedir el consumo en exceso, se registre una intensa presencia de menores de ambos sexos, tanto en el consumo como en el expendio de embriagantes, y en otras actividades asociadas al mismo. En esta materia debiera adelantarse una exhaustiva tarea de control, tan severa y permanente como las circunstancias lo exigen.

Pero no debe perderse de vista que un grave obstáculo en el éxito de esas campañas lo seguirá siendo la circunstancia de que el consumo de embriagantes continúe figurando como uno de los más vigorosos sustentos fiscales. No es nada halagador el hecho de que en el país operen catorce licoreras departamentales, que compiten ardorosamente en la ponderación de sus productos. Ni es nada satisfactorio que se permita el funcionamiento de expendios sin licencia alguna, en su gran mayoría.

El control del alcoholismo, y su sustitución por sistemas de recreación sana, es de inaplazable urgencia, pero requiere la ejecución de una campaña coordinada y genérica que contemple todos los aspectos del problema. Incremento de la recreación, estímulo de espectáculos no nocivos —que entre nosotros son paradójicamente gravados cada día con nuevos impuestos—, severa reglamentación de licencias, discreción publicitaria, activa protección de menores y otros factores no menos sobresalientes, son sin duda imperativos para redimir a los colombianos de esa auténtica calamidad social.

Figura 36. El consumo de licores

Publicación: *El Tiempo*, 9 de julio de 1969

Fuente: ("El Consumo de Licores," 1969)

Nota: esta es una editorial del periódico. Se puede leer "en esta materia debiera adelantarse una exhaustiva tarea de control, tan severa y permanente como las circunstancias lo exigen [es necesario poner en práctica todo lo posible] para redimir a los colombianos de esa auténtica calamidad social".

Benjamín Ángel Maya, escritor y columnista de *El Tiempo* durante varias décadas, por su parte, enfilaba unos meses después sus baterías contra los atentados a la felicidad y a los valores morales que se veían afectados con la ingesta de alcohol. Esta vez a propósito de la manera en la que las bebidas alcohólicas afectan las celebraciones de fin de año en el territorio nacional a causa de los accidentes que provoca la ingesta de alcohol, especialmente en materia de riñas y accidentes de tránsito.



Figura 37. Juegos y licores oficiales
Publicación: *El Tiempo*, 3 de enero de 1971
Fuente: Ángel, B. (1971)

Nota: en esta columna el autor afirma “El licor es un veneno, casi un estupefaciente”, y se pregunta “¿Cuántos crímenes, cuántos asesinatos, cuántos daños irreparables, cuántas criaturas inocentes sumidos en la orfandad y en la miseria por unos malditos tragos incontrolados?”. En otras palabras y haciendo alusión al título del escrito, “un vicio oficial”.

A esta percepción del alcohol hay que añadirle otro factor que va a tomar mucha fuerza en el año 1970 y que, va a ser una constante preocupación de las autoridades a través de los años:

el del adulteración y falsificación, que va a provocar lo que el periódico llama una “ola de muerte”. Así, se van a fusionar alrededor del alcohol dos de las peores cosas del país, sus vicios (encarnados en el alcohol) y su tendencia a la corrupción o al engaño (materializados en la falsificación de alcohol). Resulta llamativo para este trabajo además que, como se puede evidenciar en el siguiente recorte, lo que se exija sean soluciones penales para los involucrados en estos hechos.

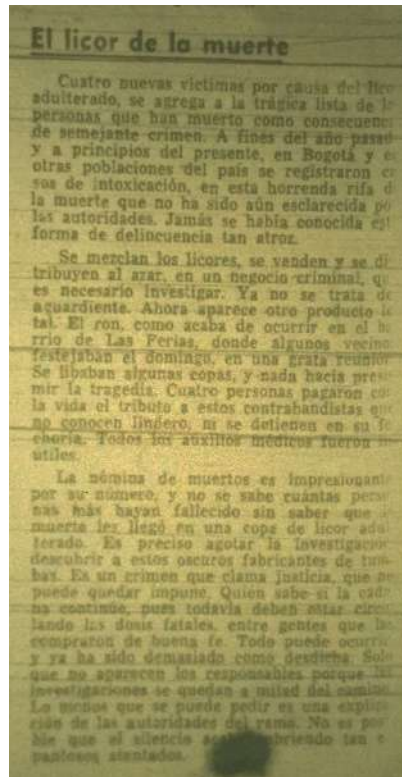


Figura 38. El licor de la muerte
Publicación: *El Tiempo*, 12 de marzo de 1970
Fuente: (“El Licor de La Muerte,” 1970)

Nota: publicada en la sección “Cosas del día”. En la nota se afirma que la falsificación “es un crimen que clama justicia, que no puede quedar impune”. Faltan décadas para que se piense lo mismo sobre el conducir ebrio.

Igualmente, como también lo menciona Gusfield (2014), en las páginas de *El Tiempo*, el que consume alcohol es percibido como un enfermo, justamente “un alcohólico” una persona que no hace ninguna otra cosa además de tomar, que no está conectada con otras actividades y que nunca podrá superar esa condición. Esto se hace evidente en notas como las que publicaba el Centro de Información Sobre el Alcoholismo - CISA (justamente, esta corporación fue fundada en diciembre de 1969 y el diario celebró este acto haciéndole una entrevista al

coordinador del centro que fue publicada el 6 de enero de 1970 en el periódico con el titular “¿El alcoholismo puede controlarse o curarse?” (Pélaez, 1970) en la Sección femenina del diario. También es curioso que se publicara en esta sección, ya que muestra que se piensa en el alcoholismo como un problema eminentemente masculino que las mujeres, como esposas sumisas y entregadas a sus familias, deben acompañar y resistir y en la medida en que sea posible - aunque se pueda intuir que cualquier esfuerzo es infructífero, de acuerdo con el contenido de la nota- ayudar a que su esposo pueda superar este problema.



Figura 39. Preguntas y respuestas sobre el alcoholismo

Publicación: *El Tiempo*, 24 de junio de 1971

Fuente: (“Preguntas y Respuestas Sobre El Alcoholismo,” 1971)

Nota: nota publicada en la “Sección femenina”. Se afirma que es un problema “incurable en el sentido de que una vez alcohólico, siempre alcohólico [...] Cuando una persona se ha convertido de bebedor social en bebedor problema NO puede regresar a la persona que tomaba 2 o 3 tragos sin problema”.

Igualmente, para cerrar con este apartado, también vale la pena mostrar cómo el consumo de alcohol se asocia con el crecimiento o la expansión de la delincuencia y el consumo de droga entre la juventud y que la única manera de controlarlo es a través de leyes que sean más fuertes que los disuadan de acercarse a ellos. El alcohol es casi como una avalancha que va atrayendo más y más vicios que poco a poco pervierten a la población de todas las edades en el país, que, además, como lo mencionaba Aguirre, parece estar incrustada en la vida familiar, de los grupos de amigos y que hace parte del desarrollo y el crecimiento del Estado (1996).

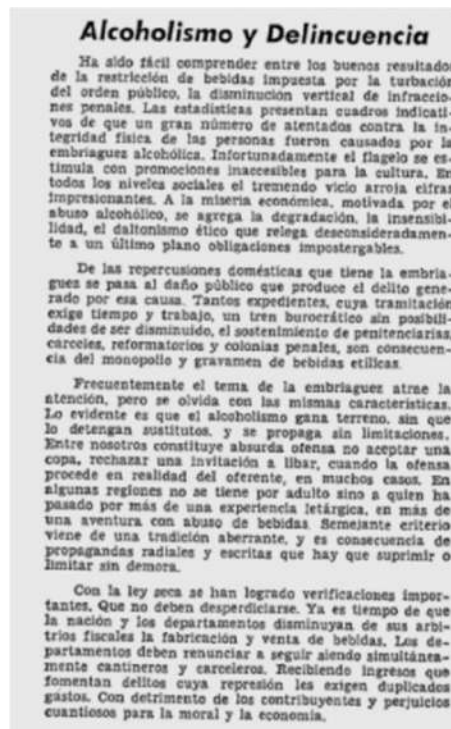


Figura 40. Alcoholismo y delincuencia

Publicación: *El Tiempo*, 4 de mayo de 1970

Fuente: ("Alcoholismo y Delincuencia," 1970)

Nota: editorial del día en el periódico. Esta editorial se da en medio de la agitación que atravesó el país por las polémicas elecciones del 19 de abril de 1970 y la expedición de la Ley Seca (por cierto, violada repetidamente, como otras que se tratan en capítulos posteriores). Muy pertinentes para este trabajo los siguientes apartados: "A la miseria económica, motivada por el abuso alcohólico, se agrega la degradación", "de las repercusiones domésticas que tiene la embriaguez se pasa al daño público que produce el delito generado por esa causa", "entre nosotros constituye absurda ofensa no aceptar una copa, rechazar una invitación a libar [...] semejante criterio viene de una tradición aberrante y es consecuencia de propagandas radiales y escritas que hay que suprimir o limitar sin demora [...] Los departamentos deben renunciar a seguir siendo simultáneamente cantineros y carceleros. Recibiendo ingresos que fomentan delitos cuya represión les exigen duplicados gastos. Con detrimento de los contribuyentes y perjuicios cuantiosos para la moral y la economía".



Figura 41. Piden más Penas para Traficantes de Drogas

Publicación: *El Tiempo*, 15 de mayo de 1970

Fuente: Roldán, J. (1970)

Nota: De esta entrevista con el director de Medicina Legal para la época, Guillermo Uribe Cualla, es importante destacar el enfoque policivo con el que se busca atacar el problema de las drogas que, a pesar de diferenciarse de el del alcohol, tiene relación con el mismo. Esta petición puede verse como un precedente de lo que sucederá décadas después con los conductores ebrios.

Un problema en ciernes para entender el papel de los conductores ebrios

Llegados a este punto, es inevitable preguntarse dónde están los conductores ebrios, los protagonistas de esta tesis, pero no de esta configuración, en medio de este caos. Como lo mencionamos en la introducción al capítulo, no son más que unos actores extras que en el recorrido por la prensa se suman a otras tragedias como accidentes de tránsito, envenenamientos, suicidios, riñas, muchos de ellos protagonizados por "carros fantasma" o de los que el periódico no da causas (que son la gran mayoría), así que es imposible saber si en la mayoría de los casos hay o no un ebrio al volante y las cifras no ayudan a aclarar el panorama.

Lo más importante para este trabajo es que cuando el conductor ebrio aparece, no es juzgado de la misma manera en la que lo será después de 1995, como lo explicaremos en el segundo capítulo, y mucho menos después de 2010, como lo veremos en el tercero. Pensando en la sociología de los problemas públicos, para los años setenta podemos afirmar que este es un

problema para algunos grupos, como lo mostraré a continuación, pero no para el grueso de la población, por lo que no considero posible hablar de este comportamiento como un problema público en esta primera configuración. Todavía no podemos hablar de un problema social para el grueso de la población (Blumer, 1971) ni de una situación lo suficientemente problemática o publicitada en la escena pública como para que se definan sobre ella planes de acción permanentes (más allá de la promulgación de una ley, que como vimos antes, pasa “de agache”, y no es aplicada, o el control de vehículos en zonas del año especialmente difíciles en términos de accidentes, como navidad) (Cefaï, 2014) ni responsabilidades o causalidades claras sobre la misma (Gusfield, 2014), más allá de algunos pedidos específicos de generadores de opinión o médicos, como se muestra más adelante.

Por lo anterior, lo que aquí nos proponemos es entender la emergencia de este comportamiento en la configuración que aquí se estudia con otro problema que reaparecerá en la segunda que en este trabajo se analiza. Nos referimos a lo que después conoceremos como “piques” y que para los setenta el periódico llama “las carreras de bólidos ye-yés” (“Bólido ‘Ye-Ye’ Causó Un Muerto y Tres Heridos,” 1970; Vargas Jiménez, 1971).

Estas competencias informales fueron un tema que llamó poderosamente la atención de *El Tiempo* en junio de 1970 y 1971. Este comportamiento fue condenado en las secciones de opinión en términos morales y en términos de clase. Por su parte, en los apartados de noticias y de actualidad se registró un accidente en el que se vio involucrado un vehículo que participó en estas carreras. Como se muestra más adelante en la nota, y a diferencia de la mayoría de los accidentes, que son cubiertos con pequeñas notas (a menos de que se trate de un famoso) o mezclados con otros, allí solamente se comenta ese accidente. Igualmente, un reportero dedicó una nota exclusiva a cubrir este tema.

En estas carreras se hacen presentes los problemas de vigilancia y control de las autoridades bogotanas ya comentados y otros componentes que son de todo el interés para este trabajo, como el de las drogas y el alcohol, que parecen ser elementos infaltables en estos encuentros. Con mucha más fuerza de lo que sucede con los conductores ebrios, con los piques ilegales se usarán adjetivos negativos y juicios morales contra los participantes de estos espacios.

Como se muestra a continuación, en el período mencionado se publican tres notas, dos de una extensión importante, sobre este tema. Posteriormente, el tema desaparecerá de la esfera de la opinión pública y con él la indignación con la que es tratado. ¿Es este un problema público? No en mi concepto ni en el de los autores antes mencionados, es más bien un evento coyuntural que, por los factores antes mencionados y, lo que podríamos considerar una

especie de populismo o intento de representar quejas de la mayoría de la población ante el comportamiento de los ricos, va a ocupar por unos días la opinión pública. En este problema público, en su tratamiento, podemos ver un antecedente del tratamiento que tendrán los conductores ebrios en la segunda y especialmente la tercera configuración de este trabajo.

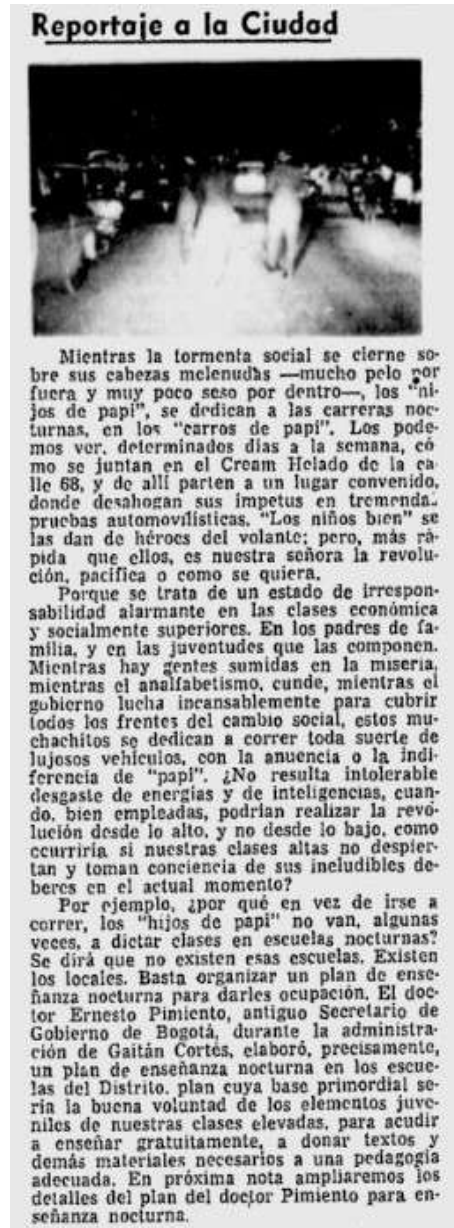


Figura 42. Reportaje a la ciudad

Publicación: *El Tiempo*, 1 de junio de 1970

Fuente: (“Reportaje a La Ciudad,” 1970)

Nota: publicado en la sección "Cosas del día". La nota afirma que los "piques" relejan "un estado de irresponsabilidad alarmante en las clases económica y socialmente superiores".

Bólido "ye-ye" causó un muerto y 3 heridos

Una carrera clandestina de automotores, de los denominados jóvenes "ye-yes", dejó como saldo trágico la muerte de un estudiante de 18 años y heridas de consideración a tres muchachos más.

La fatídica carrera se desarrolló a la media noche del viernes sobre la "Avenida Pepe Sierra", al norte de Bogotá y el porrazo tuvo lugar cuando un campero rojo, marca Willys, con placas G-029, cuyo conductor solo pudo ser identificado ayer, se salió de la vía y arrolló a un grupo de jóvenes espectadores.

Tanto la víctima, identificada como Ernesto García Prieto, como los tres heridos, Fernando Martínez, Osvaldo Henao y Luis Fernando Vazquez, eran estudiantes de la "Academia Militar San Jorge".

El campero causante de la tragedia fue hallado abandonado en las primeras horas de la mañana de ayer en la Avenida 19 con calle 144 y en su interior se encontraba el cadáver del joven García Prieto.

Los tres heridos fueron recogidos por otros de los participantes en la carrera clandestina y llevados a diferentes clínicas, donde ayer eran atendidos por los médicos y se hallaban bajo custodia de las autoridades.

La carrera

Como es costumbre entre numerosos grupos de jóvenes, pese a la expresa prohibición de las autoridades, en las noches de los viernes y sábados se organizan carreras clandestinas de automotores, esporádicamente en las vías del norte.

Los "bóldos ye-yes" tienen sus sitios de reunión, donde organizan las competencias que cuentan con abundante número de espectadores, generalmente jóvenes estudiantes. Muchas de estas carreras se efectúan a escondidas de los padres de los muchachos, que sin embargo entregan los vehículos a estos sin control ni responsabilidad alguna.

Cerca de la medianoche del viernes se desarrollaba la carrera, cuando de pronto el campero rojo se salió de la vía y fue a arrollar a un grupo de espectadores, cuatro de los cuales quedaron tendidos en el piso con graves lesiones.

Cuatro heridos

Las escenas dramáticas vivieron entonces y rápidamente el causante del accidente se a-

trató de establecer la identidad del conductor del campero rojo y la de su propietaria.

Este vehículo, con placas G-516 de La Guajira, fue remolcado en la tarde de ayer a los patios de la circunscripción. Los agentes secretos realizaron una minuciosa inspección al vehículo en busca de huellas que permitiera establecer quién lo condujo.

Identificado

En las últimas horas de la tarde de ayer las autoridades establecieron el nombre del conductor del campero rojo que causó la tragedia. Se trata de John Pelaez Gómez, quien era intensamente buscado por los agentes del F-2.

Fuentes policíacas dijeron que el muchacho se presentará el lunes a primera hora ante los investigadores, acompañado de un abogado.

Ernesto García Prieto
Víctima de los "bóldos"

presuró a recoger al más grave de los heridos, Ernesto García Prieto, con quien partió con rumbo desconocido.

La carrera se suspendió y otros de los "bóldos" llevaron a los restantes tres heridos a diferentes clínicas, como la del Country, la Marly y la Palermo. Cuando las autoridades se enteraron del hecho y se hicieron presentes en el sitio de la tragedia, ya nada había que hacer. Los "ye-yes" habían desaparecido de la escena y solo restaba tratar de establecer dónde se hallaban los lesionados.

Parece uno

El amanecer sorprendió en tales diligencias a las autoridades, que en la mañana de ayer lograron establecer que los heridos eran Fernando Martínez, Osvaldo Henao y Luis Fernando Vazquez. Un ciudadano localizó abandonado en la avenida 19 el campero rojo, en cuyo interior había un cadáver. Era el de Ernesto García Prieto, quien murió cuando el conductor del vehículo trató de llevarlo a un centro asistencial.

Ante tal situación, seguramente afectado por lo ocurrido, el "bóldo ye-ye" resultó abandonarlo allí y "desaparecer".

Diligencias

El comisario de turno es San Fernando, doctor Diego de la Ossa y su secretario Joaquín Pineda, practicaron el levantamiento del cadáver y dieron comienzo a la investigación. Estos funcionarios tomaron declaraciones ayer a los tres jóvenes heridos y unidades del F-2 de la policía entraron a colaborar en la investigación,

Figura 43. Bólido "ye-ye" causó un muerto y tres heridos

Publicación: *El Tiempo*, 6 de junio de 1971

Fuente: ("Bólido 'Ye-Ye' Causó Un Muerto y Tres Heridos," 1970)

Nota: En esta noticia, el tamaño y detalle de esta nota es especialmente largo si se le compara con alguna protagonizada por un conductor ebrio. El factor clase es muy importante para el periódico.

Correr en autódromo plantean los ye-yés

Por Eduardo Vargas Jiménez

"La generación joven cree: la vieja escuela", fue la respuesta de uno de los exponentes de la "tracción del vértigo", al ser interrogado acerca de las medidas tomadas por la Secretaría de Circulación y Tránsito, para terminar con las "carreras Ye-yé".

Los jóvenes señalaron que suspenderán las carreras antes ante la amenaza de la multa y que pedirán que se realicen en el autódromo.

Algo más de veinte muchachos, se reunieron en el "Coffee Shop" del Lago, con el objeto de dialogar con El Tiempo en torno a las causas, las circunstancias, las recientes medidas adoptadas y, en general, la problemática afrontada por ellos en relación al momento actual en que vivimos. Machismo e irresponsabilidad.

Todos los corredores juveniles, se encuentran en el oscuro dilema de saber qué es exactamente lo que los impulsa a conseguir el carro de papá para lanzarse luego en desenfrenada carrera por las calles.

La decisión flota entre la asfiliación propiamente dicha y un inveterado machismo por querer SER en toda costa.

Son muy contados, ciertamente, los que corren por simple y afiebrada afición a la velocidad y al deporte, aunque la velocidad pertenece también al mundo joven, siendo una de sus más importantes manifestaciones.

Pero el machismo está ahí. En todas las circunstancias y en todos los detalles del proyecto.

Aunque los corredores están de acuerdo en que hay falta de responsabilidad de parte de ellos y de parte del público a su vez, pero parece importarles lo que venga. "Uno va pendiente de lo que está haciendo. Pero es la gente la que se bota a la calle o se sitúa en la salida de las curvas. Hay irresponsabilidad, mas que todo, en ellos".

"Si no hay sangre, es mala la carrera".

"Aquí siempre aplauden al más 'chambón'. Al que más corre el riesgo de salirse de la 'pista'. Al que, en cada pasada por la curva, se le 'para' más el carro. Nunca al que lo esté haciendo mejor. Al que corra con conciencia. El más bruto es el más borracho, o el que más 'huerca' tenga en-

nal, ¡cuanto es el que más plintos recibe y al que más 'ma la gente'. Todos que en sangre. Espectáculo. Voladas, 'derrapadas', 'andendadas' etc., etc."

La eterna falsedad del medio

A pesar de la enorme influencia que el machismo ejerce en todos estos Panglos criollos, de las inevitables ganas de querer SER MAS en lo que sea y como sea, los "pilotes" tienen miedo de la reacción de sus padres, "si supieran lo que hacemos".

Es algo así como la marihuana en ellos mismos. Se fuma, se siente, se hace y se pregunta con más fuerza, pero...

¿Qué tal que el viejo sepa?

Un elevado porcentaje de los corredores clandestinos tiene pase. Participan también en las carreras, muchos viejos solterones, padres de familia, o simples señores madurados, en busca de sensaciones juveniles.

Son muy contados los que tienen carro o moto propios. Y, viéndolos bien, es muy pequeño el riesgo de peligro que brinda un meléndro sobre al timón de un carro, aunque vuele bajo.

El peligro está, en sí, en la imprudencia de los espectadores que es el ánimo publicitario de los jovencitos y en el uso de marihuana o de alcohol, durante el desarrollo de la prueba.

"Hoy, los 'chinos' corren mucho mejor que ayer", decía uno de los fundadores de las pruebas nocturnas. Posiblemente sea cierto.

Suspensión

Las medidas adoptadas por la Secretaría de Tránsito, aunque parecen no importarle demasiado —"pues estamos muy acostumbrados a que hablen y amenecen"—, parecen, han tenido alguna repercusión en todos ellos. Tal parece que las pruebas habrán de suspenderse por un tiempo.

La edad de los corredores, oscila entre los 12 y los 20 años. Aunque el dato no es muy cierto que digamos, ya que gente de todas las edades lo hacen.

Antes, la reunión preliminar a la carrera, se efectuaba en el "Cream" de la 67 Hoy, no hay un sitio definido. A veces en "El Chiquito", otras, en el "Coffee" y, algunas, por ahí, sencillamente.

El ambiente de la carrera: antes, y después, va siempre

lizado al viento que se arrastra en la velocidad, al surcar encanto de las cosas y húbidas, al expectante momento de la llegada de la pol— cuando irrumpe violentamente— y al hecho de llevar "la niña" a ver, o a partir por en la carrera.

El número de participantes no es jamás el mismo. A veces diez, a veces veinte, cinco y, a veces nada. Siempre depende de la gente que mirando el desarrollo de prueba. Si hay gente, se corren, si no, no.

Gentes de todas las condiciones sociales y económicas de todas las edades y, también de todos los sexos, asisten a las competencias, número de asistentes, un harpo, ha ido en aumento el tiempo. Fácilmente, un vñes se pueden encontrar mil personas, presenciando carreras.

Respaldo uniformado

Aunque la vista de un forme, un bolillo, una plátanos dientes de oro, produce un inmediato rechazo de los jóvenes, la frecuente presencia de agentes de la licia, es como un respaldó la carrera.

"No hay viernes, en que haya policías mirando. Es como un respaldó asistente. Pero en vez de mirar, deber ayudar a organizar al pulco", dicen los volantes.

"Nosotros venimos, pero nos gusta el espectáculo. Y, no nos dieran órdenes, no nos meteríamos a terminar con carreras", dicen los agentes.

"Acaben con esa vaina", grita la gente, casi histérica, misma que, a veces, assiste las carreras.

"Mi hijo qué va a estar esa cosa de loco", dice el papá cuando le cuentan que visoron.

Los muchachos, por el parte, acogieron la idea realizar competencias en el todromo, cuyo directorio En que Mejía ofreció colaboración en este sentido.

Sin embargo, esto tiene problemas. Existe, ciertamente, un singular encanto al desafiar lo prohibido. Y el autódromo significaría una regimentación clara para las competencias. Nada de marshalla, nada de trago, carros a guros y, sobre todo, ¡qué papá le presta el carro familiar al niño para que lo estreele una carrera?

Figura 44. Correr en autódromo plantean los ye-yés

Publicación: *El Tiempo*, 11 de junio de 1971

Fuente: Vargas Jiménez, E. (1971)

Nota: "Hay irresponsabilidad más que todo en ellos [los asistentes]", dicen los jóvenes entrevistados. "El más bruto, o el más borracho, o el que más hierba tenga, es el que aplauden". También se señala que "No hay viernes en que no esté policía mirando". El problema es la imprudencia, el uso de marihuana y alcohol en las pruebas, dice el reportero. Llamativo que estos jóvenes se sientan en la capacidad de pedir, a veces con el apoyo del periódico (véase la sección de Notículas locales del 28 de junio de 1971 ("Notículas Locales," 1971), que puedan correr en autódromos, como profesionales y puedan decir abiertamente que no les importan las sanciones que buscan imponerles, en parte porque los policías son espectadores de las carreras, pero también, presumiblemente, por su posición económica.

Por su parte, los conductores ebrios, los que no son "ye-yes", aparecen, como se dijo antes, de forma mucho más recurrente en la prensa. Como ya lo mencionamos, la mayoría de ellos suelen aparecer en noticias que podríamos denominar "trágicas".



Figura 45. 5 Muertes Trágicas en Bogotá

Publicación: *El Tiempo*, 9 de marzo de 1970

Fuente: ("5 Muertes Trágicas En Bogotá," 1970)

Nota: En este caso, como en muchos otros, el conductor ebrio es mencionado junto con riñas, suicidios, intoxicaciones y otros accidentes de tránsito.

Hay algunas excepciones, que tienen que ver con el tinte elitista que impregna muchos reportajes, notas y noticias de *El Tiempo*. Para poder entender mejor este planteamiento, a continuación, se presentan tres noticias y artículos en los que hay conductores ebrios involucrados.



Figura 46. Policía Vial Habla sobre Accidente de Pérez Archila

Publicación: *El Tiempo*, 10 de abril de 1969

Fuente: ("Policía Vial Habla Sobre Accidente de Pérez Archila," 1969)

Nota: Como se ha mencionado antes, el periódico en esta configuración hará reportajes amplios cuando el involucrado sea un famoso, en este caso el ex gobernador de Boyacá Jaime Pérez Archila, que falleció el 6 de abril en las vías del municipio, al chocar de frente con otro vehículo. Para observar con mayor amplitud la magnitud del seguimiento al caso véase "Duelo por Pérez Archila", noticia publicada el 8 de abril de ese año ("Duelo Por Pérez Archila," 1969). Para esta investigación es clave que se hable de un sitio peligroso por el estado de la carretera o la falta de señalización de esta y que la policía se defiende atribuyendo el 90% de los accidentes al alcohol. Además, se hacen presentes otros problemas: falta de vigilancia y el mal estado de las carreteras. También es muy interesante anotar que se le atribuya responsabilidad al Ministerio de Obras Públicas por no construir o señalizar bien las vías nacionales, algo que no es común en la época, pero se generalizará con el pasar de los años, como explicaremos más adelante.

En ese mismo sentido, una noticia del 30 de diciembre de 1969 también informaba de la muerte de un italiano y su hijo en un accidente en el que participa un conductor ebrio, que choca el vehículo de estas personas. El foco de atención será la nacionalidad y la ocupación de la persona, no la causa del siniestro. Es más, las autoridades atribuyen el accidente al estado del vehículo y no al alcohol. Esta es una diferencia clara con el análisis de Gusfield para la misma época, en donde prima lo que él llama "el mito del conductor ebrio", que va a ser el chivo expiatorio de la accidentalidad vial en Estados Unidos (2014).



Figura 47. Un Italiano y su Hijo Víctimas de Accidente

Publicación: *El Tiempo*, 30 de diciembre de 1969

Fuente: ("Un Italiano y Su Hijo Víctimas de Accidente," 1969)

Nota: en esta noticia la mención a la embriaguez aparece hacia el final de la nota y no se profundiza en ello.

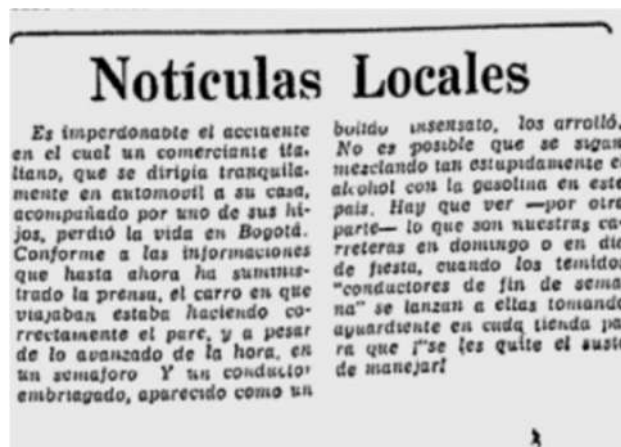


Figura 48. Notículas locales

Publicación: *El Tiempo*, 25 de abril de 1970

Fuente: ("Notículas Locales," 1970)

Nota: En otro accidente parecido al antes mencionado se hace presente una indignación coyuntural, compartida en un espacio minúsculo del periódico cuya causa es la nacionalidad del fallecido y no el que el conductor fuera ebrio.

El tratamiento que se le da a un accidente ocurrido en la ciudad de Pasto en diciembre de 1969 ayuda a contrastar mejor lo antes relatado. En este caso, a pesar de que hay más afectados por el siniestro, la nota es mucho más pequeña y no se extiende en los heridos, más allá de sus nombres y los hospitales a los que fueron remitidos, información infaltable en notas de esta naturaleza.



Figura 49. 2 Muertos y 11 Heridos por Accidente

Publicación: *El Tiempo*, 18 de diciembre de 1970

Fuente: ("2 Muertos y 11 Heridos Por Accidente," 1970)

Nota: Esta noticia contrasta con las antes mencionadas, aún cuando hay más afectados por el sepelio. Como se explicaba antes, la embriaguez apenas se menciona en el segundo párrafo. Además, a pesar de lo fatal del siniestro en términos de pérdidas de vidas humanas, la nota se mezcla con otra típicamente "trágica".

Igualmente, y por momentos, pareciera que los conductores ebrios, como lo decía el policía de la nota del 10 de abril de 1969 antes expuesta, son los culpables de la mayoría de los accidentes. Sin embargo y como ya lo hemos dicho aquí, más que el conductor alcoholizado, lo que protagoniza la indignación de las notas de opinión de *El Tiempo* es el licor, que es percibido como parte inherente de nuestra nacionalidad, como se explicaba en un apartado anterior.

Accidentes Evitables

Una agencia internacional de noticias ha difundido, desde la Argentina, varias de las causas comprobadas que propician los accidentes en las carreteras. Todas y cada una de ellas son atribuibles a nuestros conductores de bus, con el colombianoísimo y no infrecuente agravante del licor.

Entre esas causas se han señalado los adornos, cortinas, calcomanías y otros adendos que crean puntos ciegos, y quitan visibilidad al parabrisas. Aquellos muñecos que, en una u otra forma, cuelgan y se balancean rítmicamente ante los ojos del chofer, distrayendo su atención y creando peligrosas condiciones hipnóticas. Los devotos altares internos, cuyas luces crean ofuscación. Aquella absurda manía de convertir el frente de cada vehículo, en un árbol de Navidad, deslumbrante, con focos blancos, verdes y amarillos, y rojos que no permiten adivinar si es que viene o acaso va.

Agreguemos a ello —en nuestro medio— el complejo de urgencia que crea el denominar a las flotas "expresos" y "rápidos". El salvajismo insultante del pito de aire, que grita "abran paso malditos, porque aquí voy yo"; las velocidades desatentadas, que se complementan, por fuerza, con bruseos timonazos, y bárbaras frenadas. Y tendremos buena parte de la respuesta a los tremendos accidentes que se vienen repitiendo en nuestras vías.

Figura 50. Accidentes Evitables

Publicación: *El Tiempo*, 31 de marzo de 1969

Fuente: ("Accidentes Evitables," 1969)

Nota: publicada en la sección "Cosas del día". Se afirma que "todas y cada una de ellas [las causas de los siniestros] son atribuibles a nuestros conductores de bus, con el colombianoísimo y no infrecuente agravante del licor". El énfasis es propio.

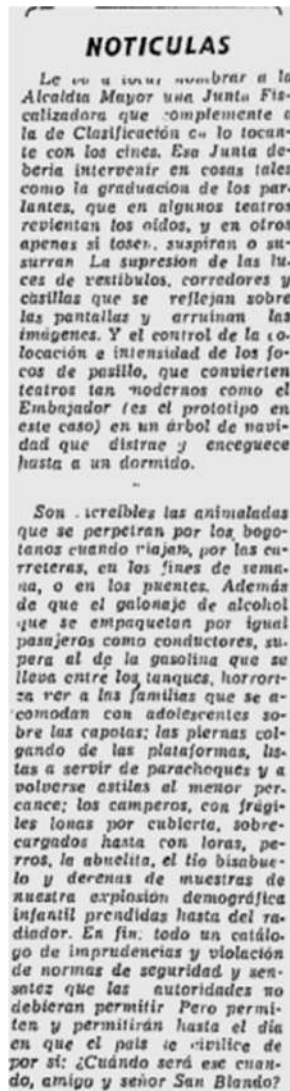


Figura 51. Notículas

Publicación: *El Tiempo*, 8 de julio de 1970

Fuente: ("Notículas," 1970)

Nota: en esta nota se menciona al licor como un acompañante infaltable de los viajes de los bogotanos, tanto en sus conductores como en los pasajeros. El licor se suma a otros problemas de seguridad en los viajes y a la ya señalada falta de vigilancia, pero es eso, sólo un factor más.

A continuación, podemos observar dos notas en las que los conductores ebrios conducen vehículos oficiales y se trata de agentes de la ley. En estos casos tampoco hay un juicio contra los involucrados, como sí lo existía en el caso de los "bóliditos ye-yes".

DOMINGO 6 DE ABRIL DE 1969

Cadete y 2 Soldados Mueren en Accidente

Ibagué, 5. — Tres muertos y un herido, fue el saldo del accidente sufrido por un Jeep militar en jurisdicción del Tolima, el pasado miércoles.

El percance, ocasionado aparentemente por exceso de velocidad y embriaguez por parte del conductor, se produjo, según informó el comando de la policía en Ibagué, en comprensión del municipio de Venadillo, Paloballo, puente Totare, a las 7:10 de la mañana.

Las víctimas fueron identificadas como el cadete de la Escuela Militar, Germán Díaz Urueña, de 19 años, adscrito a la Compañía Ricaurte, natural de Santa Isabel (Tolima) y con tarjeta militar 326724833, quien quedó con el cráneo totalmente destrozado.

Germán Saavedra Romero, de 18 años, natural de Ibagué, soltero, tarjeta militar 6880596, y perteneciente como el anterior a la Escuela de Lanceros de Tolimaida, Melgar. Presentaba lesiones de consideración en la región frontal.

Quedó herido el cadete Abel



Germán Díaz Urueña

Campo Garzón, de 21 años, natural de Santa Isabel, con fractura en el brazo derecho y contusiones en diferentes partes del cuerpo. Su tarjeta militar es la número 326713462.

Destrozado

El automotor, perteneciente a la Escuela de Lanceros del batallón Tolimaida, Melgar, y dis-

tinguido con placas 1564, quedó destrozado por la violencia del impacto.

Investigación

El inspector de policía de la localidad de Caldas Nuevo, en asociación con la policía, practicó el levantamiento de los cadáveres e inició la investigación correspondiente.

Los cadáveres de los tres militares fueron trasladados de inmediato a las instalaciones de la VI Brigada, en Ibagué.

A su turno, el herido fue conducido inicialmente al hospital San Rafael, de Ibagué, y posteriormente, al Hospital Militar, en Bogotá, donde se reponía hoy de las lesiones recibidas.

Los dos cadetes gozaban de una licencia de 4 días, concedida con ocasión de la Semana Santa.

Luis Carlos Pino Ruiz, de 19 años, natural de Bogotá, soltero, tarjeta militar 6830380, también resultó con el cráneo fracturado. Esta manejaba el vehículo, según licencia N° 211, expedida por la inspección de tránsito de El Espinal.

Figura 52. Cadete y 2 Soldados Mueren en Accidente

Publicación: *El Tiempo*, 6 de abril de 1969

Fuente: ("Cadete y 2 Soldados Mueren En Accidente," 1969)

Nota: En la noticia se presentan varios aspectos recurrentes: las causas se juntan (exceso de embriaguez y alcohol), aunque normalmente no aparecen, y se menciona a todas las víctimas. Para esta investigación es importante resaltar que se trataba de agentes oficiales, ¿cómo se trataría esta noticia en el siglo XXI?



Figura 53. Choque de Campero Oficial

Publicación: *El Tiempo*, 7 de enero de 1970

Fuente: ("Choque de Campero Oficial," 1970)

Nota: Lo antes anotado también aplica para esta noticia, ¿cuál sería el titular en el siglo XXI?

Hubo un accidente que llamó poderosamente mi atención en el trabajo de archivo y fue un choque múltiple sucedido a la altura de la carrera 13 con calle 48. En él participaron varios conductores ebrios. Sin embargo, el tratamiento que le da el periódico y lo que deja ver el registro fotográfico, así como el posterior comentario que causó en la sección de "Cosas del día", es que fue un tema de burla, casi jocoso.



La presente fotografía fue tomada por Jorge Uribe, a las 3 de la mañana en la calle 48 con Avenida Ca-

racas, cuando ya se contabilizaban cientos de vehículos chocados.

Lo que ocurrió al amanecer del domingo en la Avenida Caracas de esta capital es algo que no registra nombre en los anales de lo pintoresco pero que desgraciadamente pudo haber sido un drama de proporciones folclóricas: en poco menos de dos horas entorecieron hielos "coincideron" en lamarse sucesivamente unos contra otros como en un espectáculo de "steek cars", por el bien conocido sistema de todos contra todos, bajo una lluvia que hacía mucho más surrealista el espectáculo, en el cual no faltó ni el borrachito en pijama enamorando a un agente de policía, ni las parejas que venían de una fiesta con el acompañante a flor de lufa, ni los cantos, ni los guardafangos convertidos en acordeones, ni los insultos, y poco menos que los punetazos.

Esto no indica sino que ciertas céntricas avenidas capitalinas son una verdadera tierra de nadie a partir de determinadas horas, sobre todo en la noche. O durante todo el día, para andarnos sin tapujos, lo es que circular en ellas sea un milagro, como diría cualquier señora, sino que salir vivo de ellas es una hazaña. Lo del sábado como que fue inclusive de alto valor cómico, según la recolectada información dada por uno de nuestros redactores. El "gran teatro del mundo" se recuerda con solo salir de noche —o de día— a bordo de algún armatoste rodante por esas calles del Señor esto es, tan abandonadas del Señor como de la policía, y en las que se ven récords de automovilismo como este del sábado, a saber, 14 vehículos lanzados unos contra otros en el espacio de una cuadra y en el tiempo mínimo de ciento veinte minutos.

La marca queda muy difícil de superar.
Si es que logra superarse.

Publicación: *El Tiempo*, 8 de junio de 1971

Nota: publicada en la sección "Cosas del día". En el accidente antes referenciado “no faltó el borrachito en pijama enamorando a un agente de policía, ni las parejas que venían de una fiesta con el aguardiente a flor de tufo”. El periódico concluye que las calles bogotanas son tierra de nadie, el salvaje oeste antes mencionado.

118

Plan de seguridad en carreteras nacionales

Por JAIME LOPEZ
El Instituto Nacional del Transporte, INTRA, pondrá en ejecución un plan de seguridad en las carreteras nacionales, durante las festividades de fin de año.

El plan, que se cumplirá durante los días 24, 25 y 31 de diciembre y el 6 de enero, está orientado fundamentalmente a prevenir accidentes y auxiliar a los numerosos viajeros que se desplazan en estos días por las carreteras del país.

En el programa, coordinado por el INTRA, participan la Policía Vial, la Defensa Civil, la Cruz Roja y el Automóvil Club de Colombia.

Cerca de 200 vehículos —entre patrullas, ambulancias y grúas y 1.000 personas vinculadas a las entidades que colaboran en el plan, partirán el viernes de los centros de operación ubicados en Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla, Cucuta y Bucaramanga.

Con radiotelefonos, altoparlantes, repuestos automotores de emergencia y elementos de primeros auxilios, el equipo humano recorrerá las carreteras tron-

cales del país al servicio de los viajeros.

Campana

Como complemento del plan, el INTRA lanzará, a partir de hoy, una campaña nacional de instrucción sobre seguridad y prevención de accidentes en las carreteras, a través de la prensa, la radio y la televisión.

Además, en todos los retenes de las rutas nacionales se repartirán hojas volantes con instrucciones para los conductores sobre normas de tránsito en carretera.

Según informó el director del INTRA, Rubiel Valencia Cossio, los participantes en la ejecución del plan preventivo serán instruidos y autorizados para actuar con atribuciones de policía de tránsito.

Aunque no se trata de una acción puramente policiva, Valencia Cossio advirtió que los conductores sorprendidos en estado de embriaguez serán retenidos inmediatamente y sancionados de acuerdo con la ley.

Simultáneamente, las direcciones de tránsito departamentales y municipales están preparando planes similares para

aplicar en los perímetros urbanos.

El director del INTRA insistió en que el objetivo primordial de la iniciativa es el de auxiliar a quienes viajan por las vías del país durante los días de mayor congestión.

Tarifa urbana

De otra parte, Valencia Cossio, reafirmó la posición del INTRA ante la posibilidad de sustituir el subsidio a los transportadores urbanos por un reajuste en la tarifa.

El Instituto ha propuesto un aumento de 10 centavos por pasaje como máximo en caso de que el gobierno decida eliminar el subsidio.

Considera que es una tarifa costeable, que consulta las aspiraciones de los transportadores y defiende a los usuarios.

El reajuste recomendado por el INTRA fue determinado técnicamente, luego de estudiar promedios de movilización de pasajeros y estado actual de los costos.

Valencia Cossio descartó de todas formas la solicitud de los transportadores urbanos que piden el establecimiento de una tarifa mínima de \$ 1.00 por pasajero en todas las ciudades del país.

"No es negociable la tarifa" dijo para corroborar que se trata de un reajuste propuesto en forma económica y técnica.

El alza de 10 centavos es solo una recomendación del INTRA al gobierno. La decisión para autorizar el reajuste se producirá en los próximos días, luego de lograr la aceptación de los transportadores.

No obstante, la junta directiva del INTRA se reúne hoy y es probable que tome alguna determinación al respecto.

A L: G: De: G: A: D: U..
S: F: U:
Joseph A. Figueroa C.
La Resp: Logia Luz de Girardot N° 2
Invita muy Frat: a los HH..
Mas a la Ten: fúnebre que se celebrará hoy a las 6 p.m., en el punto Geom..
Cont., y a la conducción de sus restos al Cementerio

A L: G: De: G: A: D: U..
S: F: U:
Joseph A. Figueroa C.
The Shrines of Colombia
Invita muy fraternalmente a la Ten: fúnebre que se celebrará hoy a las 6 p.m. en el Templ: Mas: y a la conducción de sus restos al

Figura 56. Plan de seguridad en carreteras nacionales

Publicación: *El Tiempo*, 22 de diciembre de 1971

Fuente: López, J. (1971)

Nota: Con más o menos detalles, en diciembre siempre se hablará del mismo tema: campañas, controles y sanciones. Sin embargo, no habrá mucho seguimiento posterior a estos anuncios más allá de las notas trágicas ya mencionadas.

Para cerrar este apartado y llegar a la conclusión de este capítulo, es necesario decir que hay algunos "disidentes" que se van a tomar en serio a los conductores ebrios y que por su poder e influencia, que, pareciera que para la época no acaba de tener la fuerza para imponerse, sientan un precedente para este trabajo ya que, por un lado, piden legislaciones fuertes y por otro lado asignan responsabilidades y causalidades en este comportamiento, hecho fundamental para hablar de problemas públicos, según Joseph Gusfield (2014, p. 84).

Específicamente, me refiero a Calibán, que, a raíz del accidente de un famoso, del que no se pudo rastrear mucha información pues, extrañamente, el periódico no cubrió el siniestro, pide legislación fuerte y castigo para este comportamiento y, en general, para la conducción temeraria. Se podría pensar que esta también es una reacción coyuntural, pero Calibán, va a ser una de las voces de *El Tiempo* que más pedirá prestar atención, sin ser oído, a la seguridad automotriz e incluso va a catalogar el año 1970 como un año trágico, especialmente por los accidentes de tránsito (véase “Danza de las horas” del 27 de octubre de 1970 (Calibán, 1970b)).

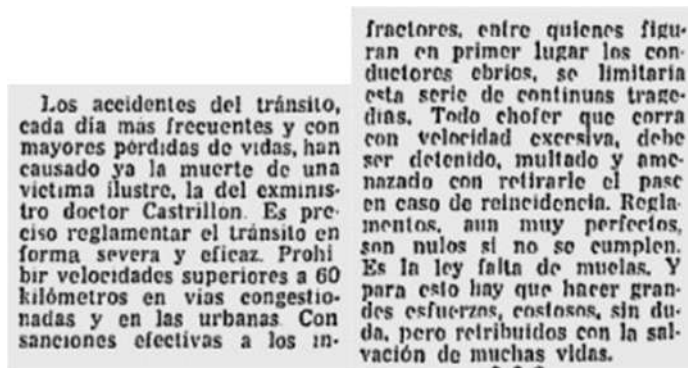


Figura 57. Danza de las horas del 20 de septiembre de 1970

Publicación: *El Tiempo*, 20 de septiembre de 1970

Fuente: Calibán (1970b)

Nota: Aunque también se da a raíz de un accidente de un famoso, que extrañamente el periódico no cubre, Calibán va a pedir de forma recurrente mayor cuidado para el tránsito y controles para los ebrios.

Finalmente, otro gremio clave para esta investigación, el de los médicos, a raíz de un Congreso Nacional de Toxicología, pedirá que este comportamiento sea considerado un delito. Su voz no será escuchada hasta varias décadas después, pero es pertinente mencionar que para la misma década en Estados Unidos este comportamiento ya era considerado un problema de salud pública en el que los informes y las recomendaciones médicas (junto con la expedición de la Ley Nacional de Seguridad de las Autopistas en el año 1968, que va crear unos ciertos estándares para el transporte en ese país (Gusfield, 2014, p. 118) y el nacimiento de la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) en 1970, que en conjunto con la National Safety Council, que desde 1913 venía produciendo y compilando datos sobre accidentalidad y conductores ebrios, se van a convertir en el *establishment* del transporte en Estados Unidos) serán factores claves para que este comportamiento se entienda de esta manera (Gusfield, 2014, p. 111). En Colombia, a pesar de la aparición de los mencionados códigos y de las notas de prensa, no podemos hablar de lo mismo. Aquí todavía no hay un mito del conductor alcoholizado ni datos sobre el mismo (como explicaré al final del capítulo);

sí hay una preocupación por el alcohol como un vicio nacional directamente desarrollado con el atraso; sí podemos considerar problemas públicos a otros actores de las vías como los conductores de servicio público; pero para los conductores ebrios ese proceso se demorará unas décadas más. En Colombia, consumir alcohol y conducir es parte de la mayoría de las historias familiares y de los aprendizajes de los conductores de la época, un comportamiento normalizado que sólo causaba alerta -no necesariamente un cambio en la conducta- en caso de accidentes graves.

Los médicos proponen que sea delito manejar ebrio

Que se eleve a categoría de delito el hecho de conducir en estado de embriaguez, se propuso en el Congreso Nacional de Toxicología reunido recientemente en Medellín.

La proposición la presentó el médico Gerardo Paz Otero, jefe de la división de investigaciones forenses del ministerio de Justicia y quien hacía parte de la delegación oficial.

El proponente puso de presente cómo el consumo de bebidas alcohólicas por parte de los conductores de vehículos es causante de un alto índice de siniestros de tránsito, y crea un peligro potencial que debe ser reprimido.

En la proposición que fue aprobada, se hacen otras recomendaciones tendientes a la restricción en el consumo de alcohol.

Igualmente se informó que están próximos a llegar al país los equipos pedidos a Alemania y con los cuales se fundarán varios laboratorios forenses regionales.

Estos nuevos organismos des congestionarán el de Bogotá, que en la actualidad centraliza el trabajo de toda la república.

La delegación del ministerio de Justicia hizo saber también que se había fundado seccionales de medicina legal en varias poblaciones de la Costa, donde se carecía de ese servicio. Entre las nuevas oficinas funcionan ahora las de Riohacha, Sincelejo y Valledupar. También se inauguraron oficinas en Armenia y Pereira. Esas dependencias son atendidas por personal científico especializado.

Becas - Bachillerato Mixto

Cinco becas y promoción de pensiones \$ 100.00 para bachillerato. Comercio acelerado un año. Secretariado Bilingüe. Internado para señoritas.

INFORMES: "ACADEMIA PACIOLO"

Carrera 8ª No 5-31 y Carrera 7ª No 19-36

Figura 58. Los médicos proponen que sea delito manejar ebrio

Publicación: *El Tiempo*, 15 de diciembre de 1970

Fuente: ("Los Médicos Proponen Que Sea Delito Manejar Ebrio," 1970)

Nota: La conducción en estado de embriaguez es "un peligro a reprimir". En esta noticia también se habla de un apoyo alemán para ayudar a mejorar las condiciones de trabajo de Medicina Legal. Otro apoyo de este país, pero en la década de los noventa, será fundamental para esta institución, como lo explicaremos en el siguiente capítulo.

La seguridad vial en el horizonte

Para cerrar este capítulo, nos referiremos a un tema que ha atravesado de forma implícita y explícita al mismo, el tema de la seguridad vial o lo que algunos autores llaman la psicología del tránsito (W. Arias, 2011). En medio de la revisión de prensa hay un pedido constante de que se mejoren las vías (se habla, por ejemplo, de señalización, semaforización o iluminación), se les den mejores condiciones a los conductores (se hace mención del estrés o de la poca visibilidad) y de los automotores (los pedidos de renovar el parque automotor o de revisar sus frenos y luces dan cuenta de ello). Estos tres factores son las claves de la psicología del tránsito, disciplina que se preocupa por la prevención de accidentes en las vías (W. Arias, 2011).

Aunque el periódico no lo entienda como una preocupación explícita o la conceptualice como tal haciendo alusión a la seguridad vial, como sí lo hará en los noventa, estos dos conceptos ya están allí en la realidad y están tomando cada vez más fuerza en el “primer mundo”. Gusfield (2014) afirma que en los años setenta empiezan a luchar dos paradigmas, el del conductor ebrio e irresponsable y el del automóvil inseguro, en el que los responsables será la industria, que innovará en tecnologías como el cinturón de seguridad, los *airbags* o en las pruebas de colisión para hacer chasises más fuertes y menos peligrosos para los peatones y ocupantes del vehículo.

Así, la seguridad vial en Colombia aparece en el horizonte que exploraremos en el siguiente capítulo. Mientras tanto, a pesar de que aparece recurrentemente de forma explícita, faltarán algunas condiciones para que se imponga. Esto lo podemos evidenciar al darle una mirada a la publicidad de vehículos en esta primera configuración. Primero, comprar un vehículo era una odisea para la mayor parte de la población. Con ocasión de la realización de la Feria Internacional del Vehículo, *El Tiempo* calculaba en “toda una vida de trabajo” (“Un Auto Vale Más Que Una Vida de Trabajo,” 1970) el comprar un carro y la crítica a que los vehículos tenían un valor muy alto, aún cuando desde el año 1971 se bajan de forma importante los aranceles para masificar su uso entre la población, una noticia que el periódico afirma es la más grande en esta materia en los últimos años (véase “Ventajas y problemas de la rebaja en vehículos”, publicada el 30 de enero de 1971 (“Ventajas y Problemas de La Rebaja de Vehículo,” 1971)). Incluso el Renault 4, “el carro popular y colombiano”, se consideraba costoso para la mayoría de la población. Los autos seguirán siendo, al menos por algunos años, artículos de lujo en Colombia (Alvear Sanín, 2008).

Podemos afirmar que, si los carros eran muy costosos, la seguridad no va a ser una de sus principales características, como lo anota Calibán en su Danza de las Horas del 27 de octubre de 1970: “Las faltas en la fabricación de autos, sobre todo en la dirección, son responsabilidad

de gran parte de ellos” (Calibán, 1970c). La única gama que hablaba de seguridad era la de lujo, y su promoción en el periódico era muy escasa. Nos referimos a los vehículos marca Chrysler, de la que dice José Alvear, que los que la tenían, miraban por encima del hombro a los demás (Alvear Sanín, 2008, p. 554). Lo que va a mandar la parada en el mercado automotriz son otras cosas, que van en contravía del discurso de la seguridad automotriz y vial, como se evidencia en las piezas publicitarias que se presentan a continuación.

SUAVE como un caballo de paso, FUERTE como una mula!

Vehículo que sirve tanto para la ciudad como para el campo

Los Pick-Up Dodge D-100, ya sea con cabina sencilla o doble, están fabricados para llevar dos vidas: una de campo y otra de ciudad. Su alta resistencia y amortiguación suave, e interior de carro lujo, hacen que éste sea un vehículo ideal para toda la familia.

Los Pick-Up Dodge D-100, tienen el "músculo" para realizar trabajos pesados y el estilo y suavidad para pasear por la ciudad.

Además, los Pick-Up Dodge D-100 son los únicos en el mercado con servicio completo de repuestos, calidad CHRYSLER.

ADEMAS, financiación a largo plazo!

Dodge **CHRYSLER COLMOTORES**

Figura 59. SUAVE como un caballo, FUERTE como una mula!

Publicación: *El Tiempo*, 9 de junio de 1969

Fuente: Chrysler (1969)

Nota: pieza publicitaria de Chrysler - Colmotores. Nos deja ver que una de las principales características de los vehículos es que se adaptan a diferentes terrenos.

CON SUZUKI SE GANAN LAS HORAS

Sin duda, usted fácilmente lo puede comprobar en una de las excepcionales motocicletas SUZUKI, la marca japonesa más adelantada en este ramo, ahora en Colombia. Gracias a su extraordinaria potencia, versatilidad, modernismo y velocidad. SUZUKI lo lleva a donde usted quiere ir. Deje llevar por una SUZUKI y experimentará una sensación diferente. Además, SUZUKI contribuye a la agilización del transporte en el país. Conozcalas más de cerca donde los distribuidores exclusivos.

Extrulicaciones:
Rango de velocidad y potencia: 130 km/h, 17 hp
Máxima potencia y giro: 8500 rpm
Aceleración: 0 - 100 mps en 11.2 segundos
Motor: cilindro giratorio en 2 tiempos, enfriado por aire
Cilindrada: 42x45
Cambio: Carrera
Caja del cambio: 5 velocidades, 1ª a 5ª marcha, 100 repeticiones

Velocidad:
Velocidad máx.: 160 km/h
Aceleración: 0 - 100 mps en 11.2 segundos
Máxima potencia y giro: 8500 rpm
Motor: cilindro giratorio en 2 tiempos, enfriado por aire
Cilindrada: 42x45
Cambio: Carrera
Caja del cambio: 5 velocidades, 1ª a 5ª marcha, 100 repeticiones

Velocidad:
Velocidad máx.: 160 km/h
Aceleración: 0 - 100 mps en 11.2 segundos
Máxima potencia y giro: 8500 rpm
Motor: cilindro giratorio en 2 tiempos, enfriado por aire
Cilindrada: 42x45
Cambio: Carrera
Caja del cambio: 5 velocidades, 1ª a 5ª marcha, 100 repeticiones

Figura 60. CON SUZUKI SE GANAN LAS HORAS

Publicación: *El Tiempo*, 1 de diciembre de 1969

Fuente: Suzuki (1969)

Nota: pieza publicitaria de Suzuki. La velocidad y los hombres, la mayoría de veces ejecutivos, se imponen en las piezas publicitarias. Resulta sugerente para la investigación que el hombre aparezca consumiendo lo que podemos presumir es un cóctel de licor. También vale la pena anotar que la moto, desde su aparición, se va a asociar con la velocidad, la juventud y la bulla, es decir, como una amenaza (Véase “La moto juvenil invade a Bogotá”, publicada el 4 de enero de 1970 en *El Tiempo* (“La Moto Juvenil Invade a Bogotá,” 1970)).



Figura 61. El carro bullicioso

Publicación: *El Tiempo*, 21 de enero de 1970

Fuente: Chrysler – Colmotores (1970a)

Nota: pieza publicitaria de Chrysler - Colmotores. La otra característica que no puede faltar: la velocidad. Si en los dos mil, como veremos en el siguiente capítulo, los carros son cada vez más seguros, en los setenta en Colombia su potencia es lo que se impone. Incluso el ruido, que el periódico identifica reiteradamente como un nuevo problema de la capital (véase, por ejemplo, “Reportaje a la ciudad” en la sección Cosas del día del 22 de enero de 1970 (“Reportaje a La Ciudad,” 1970) es visto como una virtud, un atributo de compra.

Antes mencionamos que los números, el control, la estadística son elementos claves para alcanzar el desarrollo y, específicamente, para poder hablar del control del tráfico. En Colombia en los años setenta estas se echan de menos porque cuando aparecen no son del

todo confiables -el mismo José Alvear, de quien hemos tomado diferentes cifras, lo menciona ni coherentes con algunas declaraciones o información aportada por el periódico.

Vale la pena referirse a la nota que “cierra” la accidentalidad del año 1971 y en las que se listan el número de muertos y heridos en accidentes de tránsito. Ese 90% de accidentes causados por conductores ebrios (véase “Policía Vial Habla sobre Accidente de Pérez Archila”, El Tiempo, 10 de abril de 1969 (véase “Policía Vial Habla sobre Accidente de Pérez Archila”, 1969)¹⁴ y los polémicos “ye-yes”¹⁵ que indignaron a la prensa ni siquiera son mencionados. No aparecen ni por las curvas.



Figura 62. 326 muertos y 2.372 heridos en Bogotá

Publicación: *El Tiempo*, 5 de enero de 1972

Fuente: López, J. (1972)

¹⁴ Véase la figura 46. Policía Vial Habla sobre Accidente de Pérez Archila

¹⁵ Véase la figura 43. Bólide “ye-ye” causó un muerto y tres heridos

Nota: No hay rastros de ebrios (que eran responsables de muchos accidentes según declaraciones de las autoridades) ni de los bólicos ye-yés. Definitivamente los ebrios no son un problema público aún.

Para cerrar, es importante señalar algunos hablan de seguridad, incluso la autoridad lo hace, pero estos, en la Colombia que se encuentra lejos de la “ilusión” de la modernidad y del desarrollo en la que se supone ya habitaba, son unos adelantados a su tiempo y nuestra puerta de entrada al segundo capítulo de este trabajo.



Figura 63. Factores de accidentes
Publicación: *El Tiempo*, 8 de octubre de 1970
Fuente: ("Factores de Accidentes," 1970)

Nota: se muestra cómo la psicología del tránsito está en el horizonte de las autoridades, pero se demorará unas décadas en volverse un discurso dominante. No es que no exista la preocupación, es que a diferencia que muestra Gusfield (2014) en Estados Unidos, no tiene fuerza en Colombia. Parece autocrítica de *El Tiempo*: "Y aunque sobre el particular se adelantan siempre detalladas investigaciones, no siempre se dan a conocer las causas de tales episodios, que hacen presumir serias deficiencias", para después criticar a las autoridades:

“junto a las medidas de control y registro estadístico de las infracciones, sería oportuno que se divulgara la efectividad de las sanciones previstas [...] No basta con la comprobación de los hechos, sino su reducción progresiva”



Figura 64. El infinito problema del tránsito
Publicación: *El Tiempo*, 10 de noviembre de 1970
Fuente: Llinás Pineda, D. (1970)

Nota: carta de un lector publicada en la sección "Correo de El Tiempo". Un "cotidiano lector" adelantado a su tiempo.

Para cerrar el capítulo

Esta primera configuración nos muestra un país que busca ponerse en la senda del desarrollo y que para ello intenta, con sus limitaciones, poner en práctica las recomendaciones realizadas por instituciones y técnicos del que es su gran modelo, los Estados Unidos. Podemos entender a la legislación generada, la Ley 1344 de 1970, primer Código Nacional de

Tránsito Terrestre, específicamente, como un esfuerzo por ello. Aunque nuestro foco son los conductores ebrios, estos son unos actores de reparto en medio del protagonismo que tienen los conductores y empresas de servicio público, que son las que mueven y paralizan a la Bogotá de los setenta. Además, podríamos decir que más allá de los conductores ebrios, en esta primera configuración se comienzan a esbozar otros problemas significativos para el país, como lo que representa el alcohol y su conflictiva relación con el Estado, la corrupción en cuerpos como la policía y entidades del orden nacional y los problemas en la planeación y ejecución de políticas públicas.

II. Los *borrachitos*, coprotagonistas en cruzadas por el cuidado de la vida y de las vías en Bogotá y Colombia a finales de los noventa y principios del nuevo milenio

La historia de los conductores ebrios en Colombia es también la historia de los cambios de la institucionalidad del país, de la aparición de nuevos abordajes y formas de hacer política y de la manera en la que se entiende el ejercicio de la ciudadanía. En este capítulo enfatizaremos que es imposible comprender la importancia que va a cobrar la figura de estos sin tener en cuenta el fortalecimiento del INMLCF, el lanzamiento de sus informes *Forensis. Datos para la vida*, así como la aparición oficial del Ministerio del Transporte y el surgimiento de iniciativas público - privadas como el Fondo de Prevención Vial (FPV). Igualmente, hablaremos de la aparición de un *outsider*¹⁶ de la política, Antanas Mockus, que, con algunas de sus iniciativas, enmarcadas en lo que se conoce como “cultura ciudadana”, traerá al alcohol, la rumba y a sus “borrachitos” -como los llama algunas veces la prensa de la época- a la arena pública y se convertirá en un baluarte y modelo de cómo atacar problemas como estos.

Si en los años setenta, como lo mostramos antes, podemos afirmar que la conducción en estado de embriaguez era un acto común y corriente, que pasaba desapercibido, esto va a cambiar a finales de los noventa y a principios de los 2000. No obstante, algunos de los problemas del transporte, la movilidad y las ciudades colombianas no se han resuelto para esta época. En esta nueva configuración¹⁷, más allá de Colombia, el mundo ha comenzado a pensar en los vehículos y en el fenómeno de la conducción de otra manera, y en nuestro país estas voces van a tener un eco que va a exigir y a trabajar porque esos nuevos conceptos e iniciativas aterricen de acuerdo con las dinámicas locales. Con casi 20 años de diferencia respecto a países como Estados Unidos, los colombianos comenzaremos a familiarizarnos con conceptos como la multicausalidad (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2000) y a ver a la seguridad como uno de los protagonistas de las publicidades de los vehículos, es decir, como un factor de compra cada vez más presente¹⁸. Por su parte, los conductores ebrios

¹⁶ Andrés Rodríguez (2016) los define como aquellos que se presentan a elecciones sin contar con experiencia en política y al margen de los partidos, son políticos habituales reconocidos en diferentes latitudes.

¹⁷ Es importante que el lector no olvide que esta noción central de esta investigación se refiere a sedimentaciones socioculturales “en las cuales las relaciones entre los seres humanos que hacen la historia y las condicionalidades de ‘las circunstancias que no han elegido’ varían significativamente: no lo suficiente para creer que hay situaciones de sujeto sin estructura o viceversa, pero lo bastante para saber que hay circunstancias que parecen de ese modo” (Grimson, 2011, p. 35).

¹⁸ Esta es una discusión que en nuestro país todavía está por darse y en la que se enfrentan diferentes posturas. Pistas de ello las encontramos en la relevancia que han cobrado organizaciones no gubernamentales como Carros más seguros y las polémicas que han causado en la sección de opinión de uno de los periódicos más leídos

hacen su aparición como unos actores secundarios de la realidad nacional, como un problema que se va a tratar de solucionar desde un abordaje moral (como el que tiene cualquier problema público, como lo demostró Gusfield (2014) en su estudio clásico sobre beber y conducir en Estados Unidos, por lo que dedica una parte de su obra a esa construcción), político y jurisprudencial. Para la cárcel y la llegada del derecho penal, harán falta algunos años, que abordaremos en el tercer y último capítulo de este trabajo, aunque no faltaban voces, como lo vimos en el primer capítulo, que también lo exigirán en esta época.

Igualmente, desde el año 1991, de forma oficial¹⁹, y de la mano con las iniciativas de descentralización que se ponen en marcha después de la promulgación de la Constitución de 1991, el Ministerio de Transporte -junto con otros aliados, como el Ministerio de Salud, la Policía de Carreteras y el FPV -comenzará una labor de adaptación y modernización de vías, regulaciones y campañas para mejorar la conducta de quienes transitan en ellas. Esto tendrá su punto de culminación en la expedición y sanción de la Ley 769 de 2002, que renovará por completo el Código Nacional de Tránsito Terrestre del año 1970, que nos ocupó en el capítulo anterior. Aunque este no haya tenido efectos importantes en la realidad del país ni hizo que la seguridad vial se convirtiera en una preocupación preponderante, buscó cambiar algunos comportamientos viales a través de sanciones económicas y administrativas más fuertes, entre esas conducir en estado de embriaguez.

De la mano con lo anterior y adaptando políticas nacidas en el norte de Europa²⁰, Antanas Mockus comenzará una cruzada simbólica y política para que los bogotanos y los colombianos²¹ respeten la vida y los espacios públicos, uno de los que más dice del “carácter”

del país, *El Espectador*, recientemente: [La Pulla denuncia algunos de los vehículos más vendidos en Colombia no tienen condiciones de seguridad](#) y [la respuesta de Mazda en la sección de cartas a los lectores](#).

¹⁹ En el capítulo anterior afirmamos que este era un ministerio que existía en la práctica desde principios de la década del siglo XX en nuestro país.

²⁰ La más reconocida posiblemente sea Perspectiva Cero, “Perspectiva cero”, “una política de seguridad vial desarrollada en Suecia a fines de 1990, [que] se basa en cuatro elementos: la ética, la responsabilidad, una cultura de la seguridad y la creación de mecanismos para el cambio. El Parlamento sueco aprobó la adopción de esta política en octubre de 1997 y, desde entonces, muchos otros países han seguido el ejemplo” (Organización Mundial de la Salud, 2004b, Recuadro 1.4). La asociación con esta iniciativa es tardía, pero fundamental.

²¹ La fama -tardía, o ganada con los años, de acuerdo con Eduardo Restrepo (2016), de Antanas Mockus a nivel nacional va a llegar a ser tal que disputó como candidato presidencial la segunda vuelta de las elecciones del año 2010 siendo el protagonista de la conocida “Ola Verde”. Igualmente, desde el año 2018 ha ocupado una curul en el Congreso de la República, que obtuvo al ser el segundo candidato más votado de estas disputas electorales con más de medio millón de votos, solamente superado por el ex presidente de la República Álvaro Uribe Vélez uno de los personajes más populares del país (Redacción Política, 2020). Su salida, por orden judicial, de esta entidad en el 2019, creó protestas debido a que ha sido catalogado como un “faro” moral y político para el país (Gómez Suárez, 2018; Redacción Política, 2020).

de una sociedad, de acuerdo con García Villegas (2009). Por último, una de las organizaciones más importantes en temas de salud a nivel mundial, la OMS, pensará la accidentalidad vial como un problema de salud pública del que todos los actores de la sociedad se deben ocupar hasta hacer del 2004 el año de la seguridad vial con el lema “¡La seguridad vial no es accidental!”, hito con el que termina este capítulo en términos temporales y que genera un punto de partida sin el que es imposible entender esta configuración y el devenir del tema.

El contexto mundial: vehículos cada vez más seguros y una nueva forma de entender la seguridad vial en el mundo entre los setenta y los 2000

Entre los sesenta y los ochenta, según Gusfield (2014), se dio en Estados Unidos un tránsito entre dos maneras de entender la accidentalidad vial: se pasó de la culpabilidad humana, encarnada en el “mito del conductor ebrio”, del que hablamos en el capítulo anterior, al de la culpabilidad de las casas automotrices y del diseño de los vehículos, que huían de esa “responsabilidad” con el slogan de “la seguridad no vende” (2014, p. 118). Esto, como ya lo comentamos antes, viene acompañado de un nuevo entramado legislativo (Ley Nacional de Seguridad de las Autopistas) e institucional (el nacimiento de la NHTSA), que va a tener un papel importante en la reducción de muertos en las vías de este país, una preocupación que las autoridades norteamericanas comenzaron a compartir en la década de los setenta con algunas naciones europeas que buscaron tomar cartas en este asunto, que antes se respondía o entendía con insinuaciones de que los accidentes de tránsito eran la cuota a pagar por el progreso de las sociedades contemporáneas (Gusfield, 2014; Wynter, 2005).

A finales de la década de los cincuenta, en la fábrica de la casa automotriz sueca Volvo, se lanzó la patente del primer cinturón de seguridad de tres puntos (el modelo más común hoy en día, que reemplazó otros que no probaron su efectividad ni una disminución importante en muertos en las vías), que se popularizó a finales de los años 70 en los países más desarrollados y que, según la compañía, ha salvado más de un millón de vidas en sus más de cincuenta años de existencia (Volvo Trucks, 2009).

El cinturón de seguridad va a ser el primero de múltiples dispositivos que los automotores adaptarán de otros vehículos, especialmente los aviones, para garantizar la seguridad de sus ocupantes. Así sucedió con los *airbags*, que se activan al momento en que un vehículo choca con un objeto. Esta tecnología, adaptada de los aviones de combate de la Segunda Guerra Mundial, se comenzó a desarrollar en los años cincuenta por parte de las grandes empresas automotrices norteamericanas, pero no fue hasta 1981 que la marca alemana Mercedes Benz

la introdujo de forma definitiva en sus vehículos, y hasta 1984 que la casa Ford, al otro lado del Atlántico, hizo lo mismo, dando pasos importantes para su masificación (Cano, 2016).

Otro tanto se podría anotar sobre otras tecnologías de seguridad que hoy están presentes en algunos vehículos, especialmente los de gama alta, como los frenos ABS (*Anti Block System*) o antibloqueo, que se comenzaron a desarrollar desde los años ochenta en vehículos alemanes y que en el año 2003 se convirtieron en obligatorios en el continente europeo, después de haber sido probados en aviones o trenes (Revista de la Dirección General de Tráfico, 2014). Igualmente, en la segunda década de los noventa, Mercedes Benz también incluiría en sus vehículos el control electrónico de estabilidad (ESC en español) en sus vehículos, que hace que las ruedas se detengan para que el conductor no pierda el control de este y así evitar accidentes.

Todo lo aquí mencionado se insertó primero en las gamas altas y con el pasar de las décadas ha venido apareciendo en los vehículos de gama media y en países en desarrollo y recibe dos nombres que poco a poco han ocupado más la mente de los conductores, gobiernos y organizaciones de la sociedad civil ocupadas del desarrollo del transporte y la movilidad en diferentes partes del mundo. Nos referimos a la *seguridad activa*, que se refiere, como su nombre lo dice, a todos elementos que, sin necesidad de que se produzca ningún accidente, protegen al conductor y otros ocupantes de los vehículos. En ese sentido, componentes como el cinturón de seguridad y un material más resistente, seguro y menos peligroso en los chasis, han reducido de forma importante la cantidad de muertos en las vías de todo el mundo. Por su parte, elementos como los frenos ABS o el ESC hacen parte de la *seguridad pasiva*, es decir, aquella que hace su aparición para prevenir la coalición o hacer que la misma no tenga efectos tan fuertes en caso de que suceda. En los últimos años, con el apoyo de nuevas tecnologías y de la inteligencia artificial, se han desarrollado *tecnologías de tipo terciario*, relacionadas con la automatización de las luces, conducción automática, aviso de condiciones del vehículo y el conductor, entre otras (Autofácil, 2014).



Figura 65. La seguridad en el automóvil
Publicación: *El Tiempo*, 14 de julio de julio de 1995
Fuente: Vargas, J. (1995)

Nota: El discurso de la seguridad se comienza a masificar en el país. El subtítulo de la nota reza: "lo que antes se dejaba a la responsabilidad del conductor, hoy [para nuestro país] es responsabilidad de los fabricantes" (Vargas A., 1995). Esta nota ocupa la primera y la segunda parte de esta sección que, a no ser que coincidiera con un festivo o temporada de vacaciones, solía ser bastante corta y hablar de novedades en el mercado pues, según Luis Fernando Noriega, el "Doctor Tránsito", buscaba llenar con información semanal el vacío que se generaba con la circulación quincenal de la *Revista Motor*. Esta sección se publica en la actualidad con la misma regularidad los sábados manteniendo temas, longitud y lógicas similares.

Todos estos desarrollos han tenido su correspondencia en el nacimiento, consolidación y expansión de algunas instituciones. En este caso, vale la pena destacar el nacimiento del Programa Europeo de Evaluación de Automóviles Nuevos (EURO - NCAP), que nació en el año 1996 como iniciativa de la Federación Internacional del Automóvil y la Administración Nacional de Vialidad de Suecia con el objetivo de generar de forma independiente -algunas

marcas, como Volvo, empleaban desde décadas atrás las pruebas de choque como parte de su testeo de vehículos, como se puede ver en un video que citado un par de párrafos atrás - unos estándares mínimos para los vehículos que circulan por vías europeas que se ha acompañado de la celebración de normatividad sobre las condiciones técnicas de los vehículos que con el pasar de los años se consolidan más y a los que nuestro país hasta hace pocos años ha comenzado a acogerse. Este programa calcula en 78.000 las vidas salvadas y hoy cuenta con varios gobiernos, fabricantes y organizaciones que apoyan su labor y donan o facilitan vehículos para realizar estas pruebas, que puntúan con 1 a 5 estrellas a los modelos dependiendo de sus calificaciones, que, a su vez, cada vez más marcas usan para hacer más atractivos sus vehículos en referencia con su competencia “menos segura” (I-neumaticos.es, 2017). Asimismo, en el año 2010 se creó un capítulo para Latinoamérica y actualmente se evalúan cuatro variables: seguridad en adultos, seguridad en niños, seguridad para los peatones y asistencia de seguridad en diferentes categorías de vehículos (Coches.com, 2017).

Sin duda alguna, lo mencionado por Gusfield al comienzo de este apartado dio un completo vuelco y la seguridad comenzó a acompañar y en algunos casos a hacerse más importante que la potencia, la velocidad o la estética del vehículo, al menos en algunas partes del mundo y, especialmente para regiones latinoamericanas, para los que tienen el dinero para pagar por seguridad (*AVERIGUA EL EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD VIAL EN LAS 20 LINEAS MÁS VENDIDAS EN COLOMBIA*, n.d.). La distancia entre la aparición de una institución como EURO - NCAP en 1997, de LATIN NCAP, en el 2010 y las discusiones que hasta el año en curso se hacen presentes en nuestro país, dan cuenta de las décadas de retraso de Colombia respecto a los países más “desarrollados” en la capacidad de adoptar sus políticas (RCN Radio, 2018). Un ejemplo de ello es que solamente hasta el año 2002, a través de la Resolución 19200 el Ministerio de Transporte hiciera obligatorio el uso de cinturones para todos los vehículos (en 1997, la Corte Constitucional lo exigió para los modelos del año 1985 en adelante, luego para los modelos más recientes y finalmente se hizo obligatorio para todos los vehículos en las sillas del piloto y copiloto).



Figura 66. Este año no es el Ministro de hacienda sino el ministro de salud

Publicación: *El Tiempo*, 2 de febrero de 1995

Fuente: Ministerio de Transporte (1995)

Nota: pieza de propaganda sobre el uso del cinturón de seguridad

Figura 67. Cinturones de seguridad para todos

Publicación: *El Tiempo*, 28 de noviembre de 2002

Fuente: ("Cinturones de Seguridad Para Todos," 2002)

Nota: este recorte da cuenta de la obligatoriedad del uso del cinturón después de casi siete años de que el tema (junto con sus polémicas y negativas por parte de conductores que afirmaban que este afectaba su libertad) se posicionará en términos jurídicos, ya que el periódico es testigo en su sección de "Correo de El Tiempo" de las posiciones encontradas sobre el tema (algunos argumentos apuntarán a la incomodidad, otros

a la poca efectividad, otras personas se inclinarán a defender la libertad del desarrollo de la personalidad y a que “el Estado se les meta al carro”. El artículo también indica que el nuevo Código Nacional de Tránsito sancionará drásticamente a quienes incumplan este o cualquier artículo de la ley.

CREAMOS AUTOMÓVILES

RENAULT Mégane

Línea de servicio al cliente 01 800 05 19333. www.renault.com.co
Excesivamente seguro.

A veces es peor la cura que la enfermedad.

Cuando va en carretera y frena, su cuerpo se va hacia adelante, pero el cinturón lo detiene de una manera fuerte y podría ocasionar lesiones graves en su tórax o hasta la pérdida de un brazo.

Por eso los Renault Mégane tienen Cinturones de Seguridad Inteligentes*: para que en caso de un choque o frenada brusca, el cinturón se adapte a la inercia de movimiento del cuerpo, evitando detenciones fuertes o el clásico "jalonazo". No todos los carros tienen lo que tiene un Mégane.

Renault Mégane: superior a los demás carros de su categoría.

*Versión 1.6

Véalo en cualquiera de los concesionarios de la Red Renault en todo el país.

RENTAS S.A.

Figura 68. A veces es peor la cura que la enfermedad

Publicación: *El Tiempo*, 31 de mayo de 2002

Fuente: Renault

Nota: El cinturón, como la seguridad vial, se ha convertido en un atributo de compra de vehículos. En este caso, se trata de cinturones “inteligentes” que evitan jalonazos en el momento de accidentes que pueden ser fatales, no como otros cinturones de menor calidad, lo que da cuenta en la constante condición de mejora en la que vive este elemento y la seguridad de los automóviles. Este modelo también incluirá airbags, luces y cierre inteligente que lo hacen “excesivamente seguro” y es solo un ejemplo de un tema al que todas las marcas han tenido que acogerse con el pasar de los años.



Figura 69. Conozca un vehículo inteligente
 Publicación: *El Tiempo*, 13 de noviembre de 2002
 Fuente: ("Conozca Un Vehículo Inteligente," 2002)

Nota: la seguridad vial como uno de los principales atractivos del sector automotriz nacional con ocasión de la feria automotriz más importante del país.

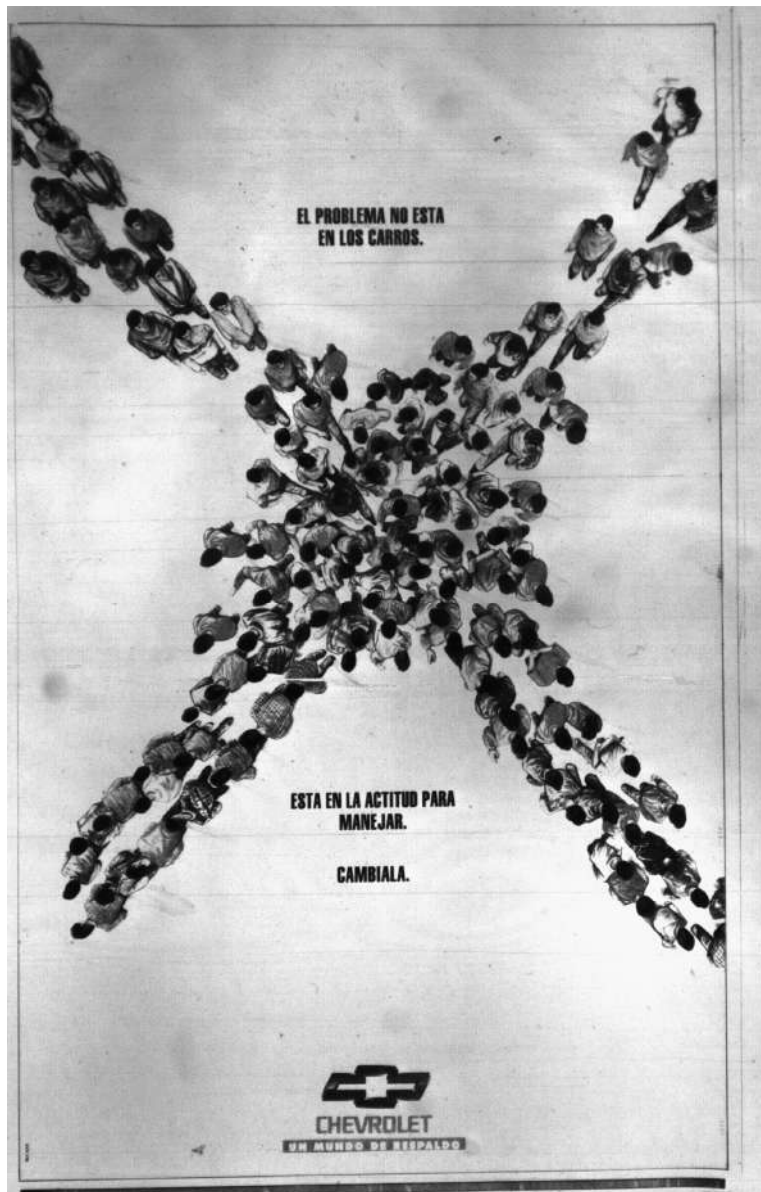


Figura 70. El problema no está en los carros
Publicación: *El Tiempo*, 27 de enero de 1996
Fuente: Chevrolet (1996)

Nota: la actitud defensiva, diría *El Tiempo* (Guerrero A., 2002) es el elemento clave para manejar bien. Aquí se hace presente que, a pesar de la responsabilidad adquirida por las casas automotrices, otra parte, relacionada por ejemplo con el no ingerir licores o tener cierta disposición al conducir y evitar actos como bloquear intersecciones, recaerá en los actores viales. La pieza hace entender que el problema no es tener carros, sino no respetar las intersecciones.

Otro tanto hay que decir sobre la importancia que ha tomado desde la década de los setenta algunos avances teóricos y conceptuales que han acompañado los adelantos técnicos y tecnológicos antes mencionados. Nos referimos a la teoría de la multicausalidad. Según Diego López, Físico forense del INML – CF - quien también, como veremos más adelante, escribía de forma esporádica en *El Tiempo* sobre estos temas en plan de divulgación científica- para 2003, “los accidentes de tránsito dejan cada año en el mundo cerca de 1,2 millones de personas muertas y casi 50 millones de personas heridas, y Colombia ocupa uno de los primeros lugares en tasas de accidentalidad” (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2005, p. 122)²².

En ese artículo, titulado de forma casi idéntica que el informe de la OMS del mismo año -lo que da cuenta de su importancia-, “Los accidentes de tránsito se pueden prevenir”, que hace parte del informe de accidentes de tránsito del *Forensis. Datos para la vida* del año 2004, López explica de forma muy clara y sencilla el esquema propuesto por Haddon, Shuman y Klein en su obra *Accident Research: Methods and Approaches* (1964) y otras posteriores. Este esquema, que se popularizó a lo largo de los años setenta en Estados Unidos y Europa, propone que la conducción está compuesta por tres factores: el humano, que se refiere a las condiciones, aptitudes y actitudes de los conductores de automotores, que según López, son responsables del 90% de los siniestros viales (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2005); el vehicular, que incluye las características mencionadas en la primera parte de este apartado y que, según este y otros autores, es responsable del 6% de los accidentes (cifra, que sin duda alguna, se va disminuyendo año tras año por cuenta de las tecnologías que se incluyen en los vehículos); y el vial y de medio ambiente, que da cuenta de las condiciones de las carreteras (su señalización, semaforización, el material usado para construirlas, mantenimiento, entre otros) por las que transitan los vehículos, así como de las condiciones meteorológicas (por ejemplo, si llueve o si hay niebla) en las que el conductor, valga la redundancia, conduce, que es protagonista del 4% de los siniestros viales. Estos elementos, como se dijo al finalizar el primer capítulo, componen los elementos de estudio de la psicología del tránsito (W. Arias, 2011) y la definición de seguridad vial, que se acompaña de tres momentos: antes, durante y después de un siniestro.

Hasta aquí llega la matriz de Haddon y compañía (1964). López, yendo más allá y enriqueciendo los análisis que normalmente se hacen en los *Forensis*, aporta algo más rico y acorde con los postulados de la OMS para las autoridades en el año 2004. Según él, la seguridad vial

²² En esta afirmación, a la que le falta una parte, volveremos más adelante en este capítulo.

es un problema multisectorial donde están incluidos otros sectores, el sanitario, justicia y político, pero desafortunadamente no se entiende el papel que cada uno juega, ocasionando que se trabaje de manera aislada con pequeños resultados y grandes inversiones [...] agrupa a diferentes disciplinas, con profesionales, encargados del estudio del comportamiento de los actores de tránsito, del diseño vial, diseño automotriz; y mediante la ayuda de técnicas y procedimientos establecidos identifican la problemática en cada una de estas áreas, entregan soluciones que permiten implementar programas de seguridad con el fin de disminuir los índices de accidentalidad y así reducir las muertes y lesiones, siendo este el principal objetivo de la seguridad vial (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2005, pp. 122–123).

Específicamente, incluirá otros dos elementos que son centrales para el desarrollo de esta investigación. El primero es el factor político - técnico, que es clave para el trabajo en la prevención de accidentes de tránsito y anota, como ya lo hemos dicho, que “la ausencia de las autoridades de tránsito en algún lugar de la vía se ha convertido en Colombia en un ‘pase’ al irrespeto de las normas y es precisamente aquí donde se originan la mayoría de los accidentes” (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2005, p. 125). Este se refiere a los estamentos políticos para mencionar a las instituciones y estrategias adelantadas por estas en pro del bienestar de todos los actores viales. Sobre este tema, López señala que

la cabeza de la seguridad vial en Colombia es el Ministerio de Transporte, desde allí se dictan las políticas de seguridad vial, entendida esta como las directrices que lleven a la disminución de la accidentalidad, desafortunadamente este ministerio no cuenta con el presupuesto ni el elemento humano adecuado para cumplir su función. Con el Código Nacional de Tránsito Terrestre [de 2002] se dio luz verde a la implementación del Plan nacional de seguridad vial, como ente que agrupa a las diferentes instituciones relacionadas con la problemática vial además con el decidido apoyo económico y técnico del Fondo de Prevención Vial (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2005, p. 126) .

Cabe añadir que la implementación del mencionado Plan se demoró nueve años.

Como se observa en el párrafo anterior, la referencia al nuevo Código Nacional de Tránsito, que aparece en otros apartados del artículo referido, da cuenta de este hito jurídico para el transporte del país. Además del Ministerio de Transporte, para el momento de publicación de este informe *Forensis*, hay otra que marcó un antes y un después en lo que se refiere a seguridad vial en Colombia. Es el FPV, justamente, uno de los patrocinadores e involucrados desde la primera edición del informe *Forensis. Datos para la vida* del INMLCF y a quien Máximo Alberto Duque Piedrahita, director general de esta organización entre 2004 y 2007, dedica un agradecimiento especial en la edición del informe del año 2004, que conmemora 90 años de la entidad. El FPV es mencionado, como se verá más adelante, reiterativamente en las ediciones de varios años y es tomado como un ejemplo por las campañas que emprendió a lo largo de su existencia, que se extendió hasta el año 2014, cuando el estado

colombiano se apropia por completo problema de la seguridad vial y creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), la primera agencia cien por ciento estatal dedicada al tema en el país (Redacción Vehículos, 2014).

El contexto en Colombia: nuevas -y no tan nuevas- realidades e institucionalidades para el transporte y la seguridad vial y la adaptación de los conductores a estas

El correlato de esta historia en Colombia tiene otros tonos y matices. Debemos empezar por señalar que el pasar de las décadas trajo para nuestro país un aumento sustancial, que aún no ha parado, a pesar de diferentes intentos legales por hacerlo²³, en el parque automotor. Si antes el problema es que no se veían pasar vehículos por los caminos nacionales, el problema para los noventa - e incluso en la actualidad, sobre todo en las ciudades, es que ahora son demasiados y que, en muchas zonas del país, las vías no son de buena calidad, los conductores han superado su indisciplina, y la policía no ha mejorado su labor de vigilar, pero sobre todo de facilitar la movilidad. El auto, entre los años 80 y 2000, comenzó a consolidarse como un artículo necesario para las clases medias y altas colombianas.

Tabla 50. Parque Automotor, 1980

Automóviles	392.277
Camperos	149.838
Camionetas	117.440
Microbuses	4.404
Busetas	11.001
Buses	43.910
Camiones	94.185
Volquetas	20.323
Tractocamiones	5.082
Otros	10.425
Total	848.885

Tabla 5. Parque automotor de Colombia para 1980

Fuente: Alvear Sanín, J. (2008, p. 558)

²³ Tanto Jaime Castro, como Antanas Mockus, y el Código Nacional de Tránsito de 2002, entre otros alcaldes e iniciativas, congelaron, con resultados infructuosos, el parque automotor de la capital, sobre todo el del transporte público privado - e ilegal, en algunos casos-, caracterizado por su sobre oferta y la mala calidad del servicio. Otras iniciativas, como el Día sin carro o el Pico y Placa, buscarán reducir el número de vehículos en las vías en algunas horas del día. A pesar de la resistencia que generaron en su día, hoy se han naturalizado en varias ciudades del país que, con el pasar del tiempo, comenzaron a vivir los problemas de la capital.

**PARQUE AUTOMOTOR APARENTE EN COLOMBIA
POR DEPARTAMENTOS 1996 - 2002**

Unidades							
DEPARTAMENTOS	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
AMAZONAS	222	238	251	256	262	268	277
ARAUCA	788	846	892	911	933	956	986
ANTIOQUIA	328,387	352,276	371,408	378,625	388,538	393,241	410,489
ATLANTICO	96,412	103,425	109,042	111,455	114,072	118,920	120,516
BOLIVAR	46,756	50,157	52,881	54,051	55,320	56,702	58,446
BOYACA	58,097	62,291	65,674	67,127	68,703	70,410	72,585
CALDAS	55,142	59,154	62,366	63,746	65,243	66,672	68,929
CAQUETA	5,120	5,492	5,790	5,918	6,057	6,209	6,400
CASANARE	2,011	2,158	2,275	2,325	2,380	2,439	2,514
CAUCA	12,656	13,576	14,314	14,630	14,974	15,348	15,820
CESAR	19,796	21,236	22,389	22,884	23,422	24,006	24,745
CORDOBA	31,713	34,020	35,669	36,661	37,522	38,459	39,642
CUNDINAMARCA	316,540	333,130	351,223	358,993	367,422	376,597	388,180
CHOCO	646	693	731	747	764	783	809
BOGOTA D.C.	632,915	671,682	692,731	616,065	630,530	646,275	666,152
GUAJIRA	11,001	11,801	12,442	12,718	13,016	13,341	13,752
GUAVIARE	110	118	125	127	130	134	138
HUILA	27,976	30,012	31,641	32,341	33,101	33,927	34,971
MAGDALENA	28,171	31,294	32,963	33,723	34,515	35,377	36,465
META	34,723	37,249	39,272	40,140	41,083	42,109	43,404
NARIÑO	31,347	33,529	35,454	36,238	37,089	38,015	39,185
NORTE DE SANTANDER	30,048	32,234	33,965	34,736	35,552	36,440	37,590
PUTUMAYO	3,101	3,325	3,507	3,585	3,669	3,760	3,876
QUINDIO	34,200	36,898	38,680	39,536	40,464	41,475	42,751
RISARALDA	43,715	46,695	49,442	50,536	51,723	53,014	54,615
SAN ANDRES	5,357	5,747	6,060	6,193	6,339	6,497	6,697
SANTANDER	107,344	115,045	121,264	123,977	128,888	130,057	134,057
SUCRE	16,326	17,514	18,465	18,874	19,317	19,799	20,409
TOLIMA	54,912	58,905	62,106	63,480	64,970	66,592	68,641
VALLE DEL CAUCA	316,937	339,992	359,458	366,300	374,991	384,355	396,176
VICHADA	47	50	53	54	56	57	59
TOTAL	2,247,387	2,410,874	2,541,812	2,598,043	2,659,044	2,725,445	2,805,268

Fuente: Acolfa

Tabla 6. Parque automotor de Colombia 1996 - 2002.

Fuente: Alvear Sanín, J. (2008, p. 560)

Nota: como se puede observar de un cuadro a otro, el parque automotor colombiano se triplicó en cuestión de décadas.

	PRECIOS A 31 DE DIC	SPRINT # DE SALARIOS	PRECIOS A 31 DE DIC	CORSA L SP # DE SALARIOS	PRECIOS A 31 DE DIC	323 HS # DE SALARIOS	PRECIOS A 31 DE DIC	TWINGO # DE SALARIOS	SALARIO MÍNIMO
1994	9.712,000	98.4	0	0	11.950,000	121.1	0	0	98.700
1995	11.072,000	93.1	14.528,000	125.5	13.478,000	113.3	11.600,000	97.5	118.935
1996	12.822,000	90.2	15.153,000	106.6	14.847,000	104.5	13.585,699	95.6	142.125
1997	14.185,000	82.5	16.385,000	95.3	16.505,000	99.0	14.545,000	85.0	172.005
1998	16.303,000	80.0	18.925,000	92.8	17.000,000	83.4	16.028,000	79.0	203.826
1999	18.850,000	75.7	22.330,000	94.4	0	0	17.273,000	73.0	236.460
2000	19.580,000	76.8	24.910,000	95.8	24.900,000	87.1	19.644,000	75.5	260.100
2001	21.600,000	75.5	26.590,000	93.0	25.800,000	90.2	21.316,000	69.0	285.999
2002	22.390,000	72.5	27.480,000	90.1	28.600,000	92.6	22.841,000	73.9	309.000
2003	26.860,000	80.9	34.480,000	103.9	29.300,000	88.3	25.561,000	77.0	331.998
2004	27.300,000	76.3	34.750,000	97.1	0	0	25.600,000	71.5	357.999
2005	0	0	34.750,000	91.1	0	0	25.600,000	67.1	381.501

Ejemplo: El Twingo 2005 costaba 67,1 salarios mínimos X \$ 381,501 (salario mínimo 2005) = \$ 25,598,717

Fuente: Revista Motor n° 80. Agosto 23/ 2006

Tabla 7. Costos vehículos en salarios mínimos en Colombia, comparativo 1994 - 2005.

Fuente: Alvear Sanín, J. (2008, p. 562).

Este crecimiento vino acompañado de más posibilidades en el mercado y no se puede entender sin tener en cuenta el fortalecimiento del libre mercado, que obligó a los países del “tercer mundo” a abrir sus fronteras a productos de todo el mundo -en los años 80, por ejemplo, hacen su aparición en Colombia vehículos de marcas asiáticas como Mazda, Honda, Mitsubishi, Nissan, Toyota, que le van a hacer contrapeso a los ensamblados nacionales y a los vehículos estadounidenses y europeos que hasta ese momento circularon casi con exclusividad por el país (Alvear Sanín, 2008, p. 538)-, que va a provocar el abaratamiento de estos productos (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2003, pp. 150–151). Igualmente, las carreteras colombianas se van a imponer sobre otros medios de transporte como el fluvial o el de ferrocarril y para el año 1990, más del 90% de la carga del país se transportó por estas (Alvear Sanín, 2008, p. 582).

Sin embargo, otros problemas de fondo se mantuvieron sin cambios importantes en el territorio nacional. Como López (2004) lo menciona, los diferentes componentes de la seguridad vial o de la psicología del tránsito están interconectados, si uno falla, todos los demás también lo harán. El caso bogotano (una vez más se toma a Bogotá como un escenario representativo de la realidad nacional por ser la capital y el epicentro del desarrollo) da cuenta de ello. El factor humano va a continuar siendo uno de los más problemáticos. Los conductores colombianos mantienen conductas de indisciplina en las vías y la policía de tránsito²⁴ va a seguir brillando por las denuncias y los mantos de duda que sobre ellos tienen

²⁴ Esta función va a pasar a manos de la Policía Nacional en el año 1997 en la ciudad de Bogotá por iniciativa de Antanas Mockus, con el objetivo de unificar en un solo mando el cuidado de la ciudad y que los agentes pudieran desempeñar varias tareas de vigilancia y control simultáneamente. Esto representó la desaparición de los populares “motos” azules de las calles de la ciudad, pero no cambios sustanciales en la movilidad de esta y sí muchos problemas para el entonces alcalde.

los conductores y la ciudadanía en general, que, de acuerdo con las cartas del periódico, ven descontrol en el tránsito en la ciudad (Díaz, 1997).

A continuación, algunos ejemplos de ello:



Figura 71. Patrulleros, bajo la lupa
Publicación: *El Tiempo*, 22 de julio de 1999
Fuente: Gómez, H. (1999)

Nota: Esta noticia (en primera página de la segunda sección más importante del periódico, Bogotá), que se extendió a la página 3D, da cuenta de denuncias ciudadanas relacionadas con las “mordidas” o sobornos generalizados en la institución, que las niega, a pesar de las pequeñas “purgas” que adelanta. Como en los setenta, estas noticias son frecuentes y mantienen su vigencia hasta el día de hoy, basta con buscar “cuota de comparendos” -especialmente en lo referido a una violación poco importante en términos de seguridad vial, como el Pico y Placa- en Google para comprobarlo. Vale también llamar la atención el bajo número de agentes para una ciudad como la Bogotá de final de milenio, solo 994.

La suerte que corren los conductores de vehículos de servicio público, privados y de carga no es mejor. Quizás el adjetivo que *El Tiempo* más repite para referirse a estos actores de la vía

sería la de “indisciplinados” y las asociadas con esta actitud. Serán de especial interés los peatones, que son los actores que más víctimas ponen en las vías y los que van a ir cobrando relevancia en la medida en que los visibilizan las autoridades distritales, los informes *Forensis* y algunas campañas para cuidar su vida, siendo la más famosa, posiblemente, la de las “estrellas negras”. Otros actores relevantes son los motociclistas y los ciclistas, que para finales de los noventa y principios de los 2000 y con el apoyo de políticas del Alcalde Enrique Peñalosa, van a ir tomando cada vez más fuerza ante la opinión pública.



Figura 72. Los buses son un peligro
Publicación: *El Tiempo*, 13 de enero de 1999
Fuente: Arias, J. (1999)

Nota: Como si el tiempo no hubiera pasado, los buses y sus conductores siguen siendo percibidos como uno de los grandes males de la ciudad. A los problemas como su estado y el comportamiento de los conductores, en los noventa se sumará el de la inseguridad que azotará al sistema y a la ciudad en general. La entrada en funcionamiento de Transmilenio mejorará por algunos años el sistema de transporte público de la capital, tanto que incluso ganó el nobel de Movilidad en el año 2002 a causa de su implementación, que se convirtió en modelo para el mundo (“Bogotá Gana Nobel En Movilidad,” 2002).



Figura 73. El próximo secretario de tránsito de Bogotá

Publicación: *El Tiempo*, 31 de julio de 1999

Fuente: Noriega, L. (1999)

Nota: Esta columna presenta algunos de los problemas del transporte de la capital a raíz de la salida de otro funcionario cabeza de la Secretaría de Tránsito y Transporte (STT) de la capital: deficiente infraestructura vial, indisciplina por parte de los actores de tránsito (reiterada en la entrevista que se le hizo al columnista con oportunidad de esta investigación), el poder de los gremios de transportadores y taxistas sobre la ciudad y la necesidad de fortalecer a la Policía y las campañas pedagógicas mockusianas, entre otras. La opinión de Noriega, el Doctor Tránsito, representa el sentir de la prensa y la ciudadanía ante las actuaciones de la STT (hoy de Movilidad) de la Alcaldía.



Figura 74. Normas que se olvidaron
Publicación: *El Tiempo*, 4 de enero de 2000.
Fuente: Monroy, M. (2000)

Nota: Al hablar de tránsito, la sensación que transmite *El Tiempo* es la de desorden, indisciplina y falta de respeto por las normas por parte de los ciudadanos y quienes las hacen cumplir. A pesar de la cascada de normas, decretos, y otros elementos, como la señalización, como se ve en la noticia, y las campañas sobre el tema, la realidad no va a cambiar.



Figura 75. Chambonada del día

Publicación: *El Tiempo*, 10 de marzo de 2003

Fuente: ("Chambonada Del Día," 2003)

Nota: En el año 2003, el periódico estrenó una sección llamada "Chambonada del día", en la que registraba conductas incorrectas de actores viales y autoridades en la ciudad. Aunque no salía todos los días, sí aparecía en promedio tres veces por semana. Esta, publicada el 10 de marzo de ese año, es llamativa sólo por la grave infracción que cometen los vehículos, sino porque se ven obligados a hacerlo en una vía principal (la Calle 26) por culpa de la negligencia de las autoridades.



Figura 76. Locademias de conducción
 Publicación: *El Tiempo*, 10 de febrero de 2001
 Fuente: Vargas, J. (2001)

Nota: Parte de los problemas en materia de movilidad en el país estaban relacionados, de acuerdo con la prensa nacional, en la manera en la que se practican los exámenes y se expiden los pases de conducción, función tercerizada por el Estado colombiano en entes privados. En el caso de esta nota, que se publica en la sección de Vehículos, se menciona que, según encuesta realizada por el FPV, el 50% no hizo ningún curso y solo el 55% de los conductores conoce las normas de tránsito. Anuncian, en el cubrimiento, que es de casi tres páginas, que falta control estatal sobre las escuelas, pues muchas personas consiguen el pase pagando a tramitadores. Finalmente, anotan que manejar es "una actividad peligrosa, que requiere de profunda capacitación en no solo las técnicas de conducción, sino también en las normas de tránsito, disciplina en la vía, primeros auxilios y seguridad y prevención" y que el Estado debería ser el examinador final.



Figura 77. Plan de seguridad para festivo

Publicación: *El Tiempo*, 10 de octubre de 2002

Fuente: ("Plan de Seguridad Para Festivo," 2002)

Nota: Un elemento importante de la matriz de López (2004), es el de la seguridad. En el caso colombiano hay que resaltar que esta fue de suma importancia para el presidente Álvaro Uribe Vélez (2002 - 2010), que con sus caravanas y planes de seguridad, encarnados, entre otras, en las caravanas de la campaña 'Vive Colombia, viaja por ella', le dio la oportunidad a muchos colombianos, sobre todo los que se movían intermunicipalmente, de transitar de nuevo y con seguridad las carreteras nacionales, en ese momento escenarios del conflicto entre el Estado, la guerrilla y los paramilitares. Ni la seguridad de los vehículos y los conductores estaba ganada en Colombia como para comenzar a preocuparse por otros temas como la conducta de los ciudadanos en las carreteras: "primero la primaria", diría el doctor Pedro Morales.

De acuerdo con Alvear (2008), en el año 1993, cuando nace de forma oficial la cartera de Transporte, Colombia inicia en esta materia "la época más productiva en la historia de su actividad y la infraestructura que la sustenta" (2008, p. 597). Más allá de un cambio de nomenclatura, según este autor, esto obedece a una "concepción más racional para ubicarlo dentro del entorno institucional de la Constitución de 1991" (Alvear Sanín, 2008, p. 598). Por su parte, el Ministerio, en su página de internet, afirma que "en 1993, el Gobierno Nacional vio la necesidad de reestructurar la entidad, con el fin de modernizarla y adaptarla al dinamismo del país, por lo que desde el mes diciembre de ese año se convirtió en Ministerio de Transporte" (*¿Quiénes Somos?*, n.d.). Esto también lo podemos leer como los efectos de la especialización y la hiperespecialización que cada vez se hacen más fuertes en todos los contextos, incluyendo los gubernamentales y que responden a la necesidad de dedicar componentes humanos expertos, financieros y burocráticos específicos a un tema, en este caso, el transporte.

Alvear sustenta estas afirmaciones haciendo mención del diseño y ejecución de las primeras carreteras nacionales de primera generación (actualmente el país atraviesa, con dificultades, la construcción de las de cuarta) y que, por primera vez, el transporte sea parte importante del Plan Nacional de Desarrollo (PND), específicamente el del presidente Ernesto Samper Pizano (1994 - 1998) (Mesa & Alvis, 2011, p. 232). Estos PND son, sin duda alguna, hijos de la nueva forma de racionalizar propia del desarrollo en el que la planeación y la ejecución eficaz y controlada son esenciales, unos hijos del discurso del desarrollo del que hablamos en el capítulo anterior.

Esta nueva institucionalidad también se enmarca en proyectos nacionales relacionados con la descentralización y un manejo más efectivo de los recursos públicos - Alvear, por ejemplo, también resalta que el Ministerio va a tener menos porcentaje del presupuesto, pero que buscará financiación para algunos programas a través de otras fuentes y que cada vez hace “más con menos”, una premisa del neoliberalismo y una de sus principales estrategias, el adelgazamiento del Estado-. Esto también va a tener su correlato en la liquidación de algunas instituciones encargadas del manejo del transporte a nivel nacional y sus respectivos efectos a nivel nacional. Nos podemos referir específicamente al caso del Instituto del Transporte (INTRA) y del Departamento Administrativo del Tránsito y Transporte (DATT) de Santa Fe de Bogotá, de los que comentamos algunos problemas en su concepción y puesta en práctica previamente. Pero antes debemos hablar del marco general, que es el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Antes de que surgiera la cartera de Transporte, en los años ochenta y noventa se generaron algunas modificaciones al Código Nacional de Tránsito del año 1970. La primera se realizó a través de la Ley 33 de 1986 (Congreso de Colombia, 1986). Las principales modificaciones de esta ley están relacionadas con el tema de las escuelas automovilísticas (una constante fuente de problemas, como lo demuestra la revisión de prensa), el cuidado de estas y el fortalecimiento de la vigilancia en la expedición de las licencias de conducción. Igualmente, se actualizan las sanciones a otras conductas como no respetar los semáforos y se hacen más fuertes las sanciones económicas a los conductores de servicio público, quien continúan concentrando atención y culpa sobre el caos en las vías. Asimismo, uno de los principales propósitos de esta ley es poner en salarios mínimos legales vigentes (SMMLV) los valores de las multas de tránsito en el país. Uno de los principales aportes de la esta ley, es la promoción - fallida, incluso hasta la actualidad - del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), un seguro de responsabilidad civil que busca recaudar de forma provisional los valores de los siniestros en los que se vieran involucrados los vehículos y que va a ser clave para el

crecimiento del FPV, pues de allí tomó parte de los recursos para su financiación. Por su parte, los conductores ebrios mantuvieron las sanciones expuestas en la versión original del Código.

Una nueva modificación al Código de Tránsito de 1970 se dio a través del Decreto 1809 de 1990. En este decreto, en el que se invoca a la Ley 53 de 1989, que le dio más “dientes” y funciones al INTRA sobre el tránsito nacional, especialmente en el registro y vigilancia terrestre automotor y los permisos de los vehículos para circular en el país (Congreso de Colombia, 1989), no se hacen cambios sustanciales a las leyes antes mencionadas que sean de interés, pero a su vez, se da mayor autonomía a las “secretarías, departamentos, inspecciones y demás organismos municipales de tránsito” para controlar la movilidad al interior de sus jurisdicciones, en una onda de descentralización que protagoniza la década en diferentes temas, entre esos el transporte (Mesa & Alvis, 2011, p. 224).

Por su parte, en el año 1994, el INTRA se transformó en la Dirección General de Tránsito del Ministerio de Transporte, es decir, se hizo parte de esta última entidad con el objetivo de darle mayor institucionalidad y encauzar su trabajo. Una suerte parecida corrió el DATT, que nació en 1976 y que con el Acuerdo 11 de 1990 del Concejo de Bogotá del 10 de mayo (y el Decreto 622 de 1990 de la Alcaldía Mayor de Bogotá), durante el periodo de Juan Martín Caicedo en el máximo cargo de la ciudad, se convirtió en la Secretaría de Tránsito y Transporte (STT). En una noticia del 20 de enero de 1997, se menciona que el principal objetivo de este cambio fue extirpar la corrupción que se vivía en la entidad y centralizar todas las funciones de tránsito en una sola entidad (Tibana & Hernandez, 1997). Algo parecido se puede leer en una nota publicada el 20 de diciembre de 1993 producto de una entrevista realizada a Zayda Barrero de Noguera, última directora del INTRA (Martinez Tovar, 1993). Una conclusión de estas notas y de la revisión de la prensa da cuenta de dos hechos: el primero, que el transporte -y sus instituciones y autoridades continuaba- siendo un tremendo foco de corrupción que se intentó cambiar a través de nomenclaturas y funciones; y el segundo, que las modificaciones no trajeron cambios sustanciales en pro del orden del tránsito y transporte de la capital ni a nivel nacional.

Pero si hubo un evento definitivo para poder enmarcar los cambios de los que hablaremos en este capítulo, ese fue el de la Constitución de 1991 y el periodo presidencial de César Gaviria Trujillo (1990 - 1994). Como ya lo hemos insinuado, una de las principales banderas de la nueva carta magna es el mandato de descentralizar un país que por tradición ha sido marcadamente regionalizado y regionalista, pero que la Constitución conservadora del año 1886 había centralizado (Melo, 2017). El Presidente encargado de llevar a cabo la convocatoria, discusiones y la puesta en práctica de la nueva Constitución fue el liberal ya

mencionado, que además puso en marcha la primera estrategia nacional de seguridad. Su bandera al llegar al máximo puesto de mando del país ya era dicente: “bienvenidos al futuro”.

Aunque no todo el país vivió el tránsito al “futuro”, hubo algunas instituciones y temas que sí lo hicieron, como el Ministerio de Transporte. Otro fue el IMLGCF. César Giraldo, director de la Seccional Medellín de este Instituto y un experto en criminalística de nuestro país, relata en su artículo “Medicina legal en Colombia. Crónica de un centenario y de sus antecedentes” (2014) esa historia. Esta entidad fue creada en el año 1914, aunque sus antecedentes se remontan a finales de la década de los ochenta del siglo XIX con un énfasis especial en temas de necropsia y toxicología. En su trasegar, el INMLCF hizo parte del Ministerio de Gobierno y posteriormente del Ministerio de Justicia, ha tenido su sede principal en la ciudad de Bogotá y ha hecho presencia en todo el territorio nacional a través de seccionales en las principales ciudades del país, como Medellín, Cali, Barranquilla y Bucaramanga.

Asimismo, en el año 1988, pasó de ser un Instituto, a ser una Dirección General del mencionado Ministerio. Pero, sin duda alguna, su máximo paso lo dará en el año 1991:

El cambio definitivo que dio gran empuje técnico y científico a la Medicina Legal fue el ordenado por la Constitución Política de 1991 en su artículo 27 transitorio de la Carta Fundamental. Esta norma unificó los servicios periciales que prestaban departamentos y municipios, que fueron absorbidos por el INML - CF, establecimiento público adscrito a la Fiscalía General de la nación [también creada con la Constitución] (Giraldo - Giraldo, 2014, p. 330).

En palabras del Doctor Pedro Morales, quien fue subdirector de la entidad y trabajó en ella durante más de dos décadas, Medicina Legal antes de 1991, funcionaba bajo un modelo casi federalizado - no por intención, sino porque no había recursos ni políticas para que lo hiciera de otra manera - y desconectado entre las diferentes oficinas. Asimismo, mencionó que no había una política general ni laboratorios, es decir, el trabajo era muy precario. En la entrevista, el Doctor Morales también relató que el presidente Gaviria también comprendió que “las ciencias forenses no se hacen con poquita plata”, lo que hizo que el presupuesto aumentara de forma considerable. Esto va a representar que, por ejemplo, se empiece a trabajar en clínica forense, se tengan nuevos laboratorios, se cree la Subdirección de Investigación Científica y se intente -esto es clave para este trabajo- hacer exámenes de toxicología para los muertos en casi todos los fallecimientos.

Este nuevo enfoque, que el doctor Morales caracterizó como “más moderno”, no se puede entender, como lo menciona también Giraldo (2014), sin tener en cuenta el componente de la cooperación internacional. Específicamente, debemos referirnos a la Agencia para la

Cooperación en el Desarrollo de la República Federal Alemana (GTZ) y de ICITAP (*International Criminal Investigative Training Assistance Program*) del Departamento de Justicia de los Estados Unidos, una “DEA científica”, en palabras del ya mencionado entrevistado en el marco de investigación. Los alemanes y los estadounidenses trajeron nuevas tecnologías y apoyaron nuevos programas y publicaciones, entre las que se encuentran los informes *Forensis*, pero sobre todo trajeron al área de la ciencia forense nacional la idea de la calidad, que ahora tenía recursos para ejecutarse.

El abordaje sobre la embriaguez también va a cambiar. Se va a pasar, por ejemplo, de que los funcionarios de Medicina Legal pasaran de elegir algunos turnos para acompañar a la Policía de Tránsito a hacer pruebas físicas (tufo, caminar en línea recta, etc.) para ganarse unos “pesos extra”, según el Doctor Morales, para después llevarlo al Instituto y tomarle muestras de sangre, a especializarse y a formar a la policía de tránsito en el uso de los alcohosensores que llegaron a finales de los años 90 y principios del 2000, lo que permitiría identificar con mayor facilidad a los ebrios en las vías (o antes de que llegaran sus cadáveres para hacerles las pruebas correspondientes en las instalaciones del Instituto). En pocas palabras, y siguiendo las palabras del Doctor Pedro Morales, en este y otros temas, el Instituto vive en los años noventa una época de profesionalización y, en el caso de los conductores ebrios, de hacer un trabajo más enfocado en la prevención y diagnóstico, que es clave para entender la consolidación de esta conducta como un problema público.

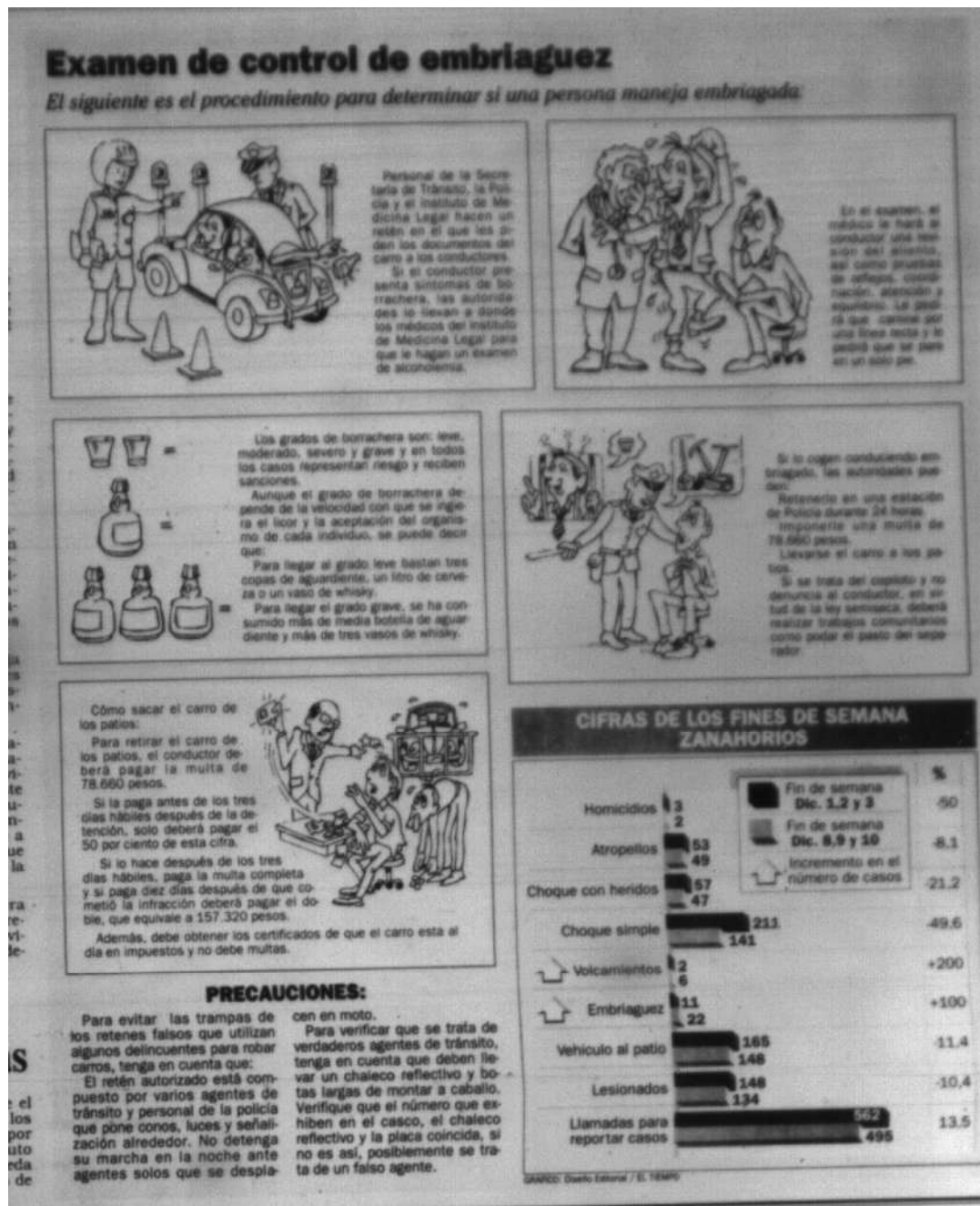


Figura 78. Examen a conductores ebrios

Publicación: *El Tiempo*, 15 de diciembre de 1995

Fuente: ("Examen a Conductores Embriagados," 1995)

Nota: Esta pieza tiene tres propósitos: disuadir a la población de conducir ebrio a partir de las sanciones que se imponen; contarle a la ciudadanía cómo es un retén -en la parte superior derecha las pruebas físicas antes mencionadas- y un proceso para identificar el nivel de embriaguez -en este caso, se ilustra con copas y botellas-; y mostrar los efectos de este acto a partir de cifras.

RESUMEN / TOQUE DE QUEDA PARA MENORES DE 16 AÑOS DESDE EL 9 DE DICIEMBRE

Plan de seguridad para Navidad

Habrán operaciones para controlar la embriaguez, la accidentalidad y la venta ilegal de pólvora.

La Alcaldía y la Policía Metropolitana pusieron en marcha un vasto plan de seguridad que se extenderá hasta enero, para garantizar a los bogotanos una Navidad en paz y combatir los delitos de mayor impacto social.

El paquete de medidas contempla la implantación del toque de queda para menores, la reducción de la accidentalidad, el establecimiento de retenes en toda la ciudad, el control a la embriaguez, la prohibición a la venta ilegal de pólvora y el sellamiento de establecimientos públicos que no cumplan la 'hora zanáhorra'.

El plan para la temporada de fin de año se diseñó dentro de la estrategia integral de seguridad que se viene aplicando para combatir la criminalidad y reducir el número de muertes violentas en la ciudad.

El toque de queda para menores de 16 años comenzará a regir el 9 de diciembre, según el anuncio del alcalde Mockus.

La restricción operará entre las 12 de la noche y las 5 de la mañana en las localidades donde se registran los mayores índices de violencia, entre ellas, Los Mártires, Santa Fe, Chapinero, Engativá y Kennedy.

Los jóvenes que violen la norma serán retenidos en los centros unificados de recepción de niños del Bienestar Social mientras sus padres o acudientes los reclaman. Pa-



EL ALCALDE
Antanas Mockus
y el comandante
de la Policía
Metropolitana,
General Héctor
Dario Castro,
inauguraron el
viernes en la
noche los
alcohosensores,
destinados a
detectar la
embriaguez.

Adriana Tena

ra salir tendrán que firmar un acta de compromiso.

La Secretaría de Tránsito y Transportes (STT) con el apoyo de la Policía de Tránsito y el Fondo de Prevención Vial puso en marcha el plan 'Conductor sobrio, no pasa tragos amargos', que busca ejercer estricto control a la alcoholemia.

Para ello dispondrá de 15 alcohosensores que permitirán realizar de manera rápida las pruebas a los conductores que manejen embriagados, sin necesidad de trasladarlos a la sede de Medicina legal.

Para combatir la fabricación y venta ilegal de pólvora, la Policía adelantará operaciones de control y allanamientos a las fábricas clandestinas que funcionan principalmente en barrios de la localidad de Rafael Uribe Uribe.

La Policía también ejercerá un estricto control sobre establecimientos públicos como discotecas y bares para hacer cumplir la 'hora zanáhorra' que se mantendrá vigente durante las festividades de fin de año hasta la 1 a.m.

acne CURACIÓN ORGÁNICA DEFINITIVA CALVICIE
Barros - Manchas - Cicatrices - Caspa - Piquiña - Seborrea - Andrubal Gutty dice: ¡nada tratamiento externo... cremas y shampunes! Solo escutan su problema. CURECE! Organización sin Drogas. Evitar complejos y fracasos. VIDA SOCIAL.
PSORIASIS Curación orgánica definitiva
Sin drogas ni corticoides
Andrubal Gutty 424 92 92
¡consulta Gratis! Teleinformación 24 Horas Bogotá Colombia.

juegue tenis
CURSOS VACACIONALES
Inicio Diciembre 4, 11 y 18.
Informes:
Federación Colombiana de Tenis
CENTRO DE ALTO RENDIMIENTO Deportistas
Calle 93 No. 47-08
P.O.B. 314366
e-mail: fedecoltenis@etarmail.com
Pregunte por los descuentos!!!

baccarat
NUEVA COLECCION
Cristal Strass
Hermosos colores
Verde y Oro
Azul y Oro
Plata Antigua
Bronce Martillado
HASTA EL 55%
DE DTO.
ULTIMA SEMANA ABIERTO
de 10:00 a.m. a 6:00 p.m.
• Los Mártires Av. 13 No. 25-26 • Crédito Avenida 19 No. 134A - 40
• Las Virreyes Cra. 32 No. 120A-01 • Fabrega 50a. 8A No. 26 - 40
MEDELLIN • CALL - BUCHA

Figura 79. Plan de seguridad para navidad

Publicación: *El Tiempo*, 2 de diciembre de 2001

Fuente: ("Plan de Seguridad Para Navidad," 2001)

Nota: Los alcohosensores, recién llegados al país, se encuentran en etapa de prueba con la presencia del alcalde Mockus en una época difícil para la accidentalidad, la navidad. Si se compara con la pieza anterior, se puede ver el progreso científico en las pruebas para identificar a los conductores ebrios y la importancia del tema: es la autoridad máxima de la ciudad, quien ocupa el segundo cargo más importante del país, quien acompaña los operativos.

Si hablamos de nuevas institucionalidades relacionadas con la emergencia de la seguridad vial y la conducción en estado de embriaguez, no podemos dejar de hablar de quienes son recordados por algunas de las campañas que más han marcado al país en el tema. Nos referimos al FPV, una entidad nacida en 1982, con el auspicio de los privados, específicamente

las aseguradoras, agrupadas en el gremio de Fasecolda, llamada inicialmente Acción Vial Preventiva (AVP). Esta institución sería posteriormente apropiada por parte del estado colombiano, que le cambiaría el nombre a Fondo de Prevención Vial (FPV) y la convertiría en la piedra angular de su proyecto de seguridad vial hasta su liquidación en el año 2014, cuando con la Ley 172 de 2013 se da paso a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), una Unidad Administrativa que depende del Ministerio del Transporte que a la fecha sigue desempeñando sus funciones.

Que la seguridad vial haya sido una preocupación primero de los privados no es una sorpresa -como lo mencionamos antes, en el caso estadounidense, fueron las casas automotrices las que dieron los primeros pasos-. Sin duda alguna, y a pesar de que las cifras de aseguramiento de vehículos no son muy altas en el país aún en la actualidad (Portafolio, 2018a), las aseguradoras han sido una de las “damnificadas” por los siniestros viales y una de las principales involucradas al poner sobre la mesa la accidentalidad vial como un grave problema nacional relacionado con grandes cifras monetarias en términos de atención médica, pagos de primas de seguros y AVPP en los siniestros viales. De ahí que FASECOLDA, el principal gremio de las aseguradoras haya sido uno de los principales promotores tanto del aseguramiento obligatorio y voluntario, por supuesto, así como de la “inteligencia vial”, como lo llamaba una de sus campañas, en la arena pública y acompañando, como se verá más adelante, a entes nacionales en la promoción de esta materia.

El FPV no se dedicó solamente a las campañas y propagandas, aunque eso sea lo que más se recuerda (Redacción Vehículos, 2014), sino que en palabras de la Revista Motor “les enseñó a conductores, motociclistas, ciclistas y peatones colombianos las primeras nociones de seguridad y cultura vial a través de campañas pedagógicas tan reconocidas y que calaron hondo en la gente como ‘Inteligencia vial’” (Redacción Vehículos, 2014). A lo anterior añaden que:

Entre los logros más destacados del FPV, sin lugar a dudas, está el hecho de haber contribuido a visibilizar, estudiar y proponer soluciones en todos los frentes de la *cultura y la seguridad vial*, encaminadas a construir una *cultura ciudadana* orientadas hacia el respeto por la vida. Una muestra de esto es que, en estos 20 años, el país pasó de 35,9 fatalidades por cada 10 mil vehículos, a tan solo siete.

Además, haber dejado sentado las bases y los conceptos de seguridad vial y los elementos claves para actuar hacia el futuro: contar con una infraestructura que proteja a los usuarios; tener equipos y vehículos de calidad; lograr que los usuarios se comporten de manera segura en las vías y la capacidad institucional para aplicar el control” (Redacción Vehículos, 2014, énfasis propio).

Decimos que el FPV no solamente se dedicó a la propaganda, pues también fue protagonista de varias ediciones de la Revista del gremio, lo que sirvió para llevar a públicos más amplios sus objetivos y logros y una de las entidades que apoyó la realización y publicación de los informes *Forensis. Datos para la vida*, en los que, desde su primera publicación con ese nombre en el año 1999, el tema de la accidentalidad vial ha sido una constante preocupación.



Figura 80. Portada del informe Forensis. Datos para la vida, del año 1999

Fuente: *Forensis. Datos para la vida* (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2000)

Nota: en la parte inferior los logos de tres entidades aquí mencionadas: el INMLCF, autor del informe; el FPV, una de las entidades que apoyó su publicación hasta su desaparición; y la Cooperación Alemana al Desarrollo, una organización de cooperación internacional que influyó de forma importante en la modernización del INMLCF.

Narrando la preocupación por la accidentalidad y la seguridad vial en Colombia: *El Tiempo* y una nueva forma de entender el tránsito y la movilidad.

Lo antes relatado también se evidencia en el periódico de mayor tradición y lectura entre los colombianos, *El Tiempo*. Tendríamos que destacar dos grandes iniciativas relacionadas con el mundo automotor. La primera, la aparición de la *Revista Motor*, a finales de 1980 (*El Tiempo*

(Colombia), n.d.), en la que se combinará la actualidad y novedad del mundo automotriz, y la de la sección de Vehículos - cuya fecha de lanzamiento exacta no ha podido ser rastreada, pero que según el Doctor Luis Fernando Noriega no está muy alejada de finales de los ochenta-, que buscará llenar el vacío semanal que dejaba el formato quincenal de la ya mencionada revista posicionando un tema que cada vez interesaba más a los colombianos, pero que no tenía una vitrina propia para los expertos en el tema. En esta investigación, por su enfoque metodológico, daré cuenta de esta última, especialmente.

Igualmente, más allá del interés editorial, que puede estar relacionado con la importancia que paulatinamente cobró el automóvil en la sociedad colombiana, en las páginas se lee esa nueva manera de entender la movilidad y el fenómeno de la conducción que fue descrita anteriormente. Podríamos afirmar, siguiendo una de las últimas noticias reseñadas en el capítulo anterior, que el periódico comienza a pensar la conducción y a los vehículos en la onda de la multicausalidad. Lo anterior, sumado a la aparición y la importancia que le dará al cumplimiento de normas y el cuidado del espacio público por parte del alcalde Antanas Mockus, se puede leer en el protagonismo de la prevención y la promoción de la seguridad vial en las páginas del diario, aunque el cubrimiento emocional extenso de algunos siniestros, especialmente en los que hay famosos o un gran número de heridos y fallecidos, y los siniestros protagonizados por los carros fantasmas, aspectos que tocamos en el capítulo anterior, seguirán apareciendo eventualmente.

Lo antes comentado se ve reflejado en secciones como “Los alumnos de Mockus”, que aparece en el año 1995 junto con la llegada del profesor a la Alcaldía. Allí, el periódico actuará como un amplificador de las iniciativas de la Alcaldía y como si de una clase se tratara, dará calificaciones a las actuaciones de los ciudadanos en el espacio público. Temas como cruzar las calles por las cebras o por los puentes peatonales y el respeto por las autoridades y las normas de tránsito serán cada vez más comunes y se dirigirán semana a semana a diferentes actores de las vías (peatones, conductores, motociclistas, etc.). Asimismo, los lectores, también contaron con sus propios espacios para exigirlos o denunciar el respeto por las leyes de tránsito y el cuidado del espacio público. Esto también tendrá un correlato en campañas que compartirá el diario con la Alcaldía Mayor como “Todos ponemos” en las que, en el fondo, el mensaje de la cultura ciudadana ya comienza a aparecer, como se explica más adelante.

Asimismo, los problemas de la seguridad vial se denunciarán. Más allá de la indisciplina de los conductores del país, el diario ampliará las denuncias sobre las malas condiciones de los vehículos, las vías y se explicará a través de ellos su influencia en algunos siniestros de tránsito, aunque la responsabilidad que le cabe al conductor (tanto en el cuidado de sí, como

en el de la preparación de su vehículo) será uno de los más mencionados. Cabe anotar que esta información seguirá apareciendo a lo largo del periódico, especialmente dependiendo del lugar de los hechos y, como ya lo dijimos, la longitud y el cuidado - nos referimos a las causas, el lugar, más allá de la enunciación del siniestro- dependerá del lugar de los hechos y de la cantidad de afectados por el mismo. Igualmente, en las secciones “Correo de El Tiempo”, “Cosas del día”, “Foro del Lector” y “Cartas sobre la capital”, no pueden faltar las denuncias sobre temas relacionados con el tránsito (un ejemplo de ello son los de los huecos en las vías, tanto que en la edición de día de los inocentes, Bogotá será llamada Huecotá - véase la Edición de *El Trompo* del 28 de diciembre de 1998 (“Huecota,” 1998).

Sin embargo, el principal reflejo de lo que relatamos en este capítulo lo encontraremos en la sección “Vehículos”. Allí, en diferentes momentos se presentarán secciones como “señales preventivas”, en las que quincenalmente se exponían algunas señales y normas de tránsito. Igualmente, se dedicarán espacios para profundizar en los avances de la industria automotriz en cuestiones de seguridad, como el de la figura 69. Conozca un vehículo inteligente, y se dará espacio a cartas de lectores sobre este tema en específico. En estos espacios los temas son muy variados, pueden ir, por ejemplo, de por qué se impone un comparendo o cómo protestar por él si se le considera injusto, a la denuncia -con su respectiva respuesta por parte de la casa automotriz- porque un *airbag* no funciona al momento del accidente.

Sobre esta sección es también importante mencionar que su extensión dependerá de la fecha en la que se revise el periódico. Esto quiere decir que en las fechas donde históricamente la accidentalidad es un fenómeno más importante - meses como enero, junio, julio y diciembre y celebraciones como el día de la madre, Halloween y amor y amistad- el periódico dedicará más páginas a temas relacionados con las condiciones de las vías, vehículos y conductores y desde el año 2002 a la promoción de las caravanas “Vive Colombia, Viaja por ella”. En estos meses, los mensajes contra la conducción en estado de embriaguez, así como los cuidados que se debe tener para viajar en carreteras -tanto del vehículo, como del conductor, y los controles de las autoridades- en diferentes tonos, serán recurrentes. Sin duda alguna, podemos afirmar que *El Tiempo* va a adoptar un tono más pedagógico sobre lo relacionado con el tránsito y la movilidad en estas fechas que se mezcla con la “amenaza” a la sanción por incumplir normas debido a que hay autoridades trabajando en ellas, cosa que ya sucedía, pero que cada vez en esta configuración será más recurrente.

En esta sección también se abrirá desde mediados de los noventa un espacio para columnistas invitados expertos en el tema, que opinan sobre el mismo y sobre los cambios que se requieren en las políticas a nivel distrital o nacional. En este espacio hará su aparición la

columna del Doctor Tránsito, Luis Fernando Noriega, que en un comienzo opinará con su nombre y que después lo hará con el alias ya mencionado hasta el 2004. Él será el encargado de resolver las dudas de la ciudadanía sobre el tema, sobre todo desde un enfoque de normatividad, que hasta ese momento no era tocado y que generaba dudas en la ciudadanía, pero también como experto en el mundo automotriz, según afirmó en entrevista realizada para este trabajo.

En estas páginas también podremos conocer la opinión de expertos en el tema que explicarán algunos factores del tránsito en un lenguaje sencillo, al estilo de la divulgación científica. Así, por ejemplo, Diego López, a quien ya hemos mencionado como coautor de algunos pasajes de los informes *Forensis*, pasará por estas páginas de forma reiterativa explicando temas como la reconstrucción de los accidentes, los perfiles de los conductores y cómo lidiar con cada uno de ellos en las vías nacionales o los peligros de conducir a alta velocidad.

Los principales adelantos de la industria automotriz también tendrán su espacio. La aparición de EURO NCAP y la importancia de las estrellas serán reseñadas, así como la aparición del airbag o un chip que indaga sobre las condiciones del conductor para maniobrar el vehículo tendrán lugar en la sección de “Vehículos”. En cuanto a normatividad, en varias ocasiones *El Tiempo* reseñó cómo está organizado el tránsito en otros países, qué instituciones lo controlan y qué puede aprender el país de ello, especialmente en momentos de polémica, como en el que el control de la policía pasó de los “azules” a los “verdes”.

Igualmente, el diario *El Tiempo* va a ser un importante aliado de las políticas de Antanas Mockus y de Enrique Peñalosa y celebrarán el mandato de cuidado a la vida y la convivencia que liderará especialmente el primero de ellos. En ese sentido, en las secciones ya mencionadas y, en general, en todo el diario, se celebra el progreso de los bogotanos en estos temas. De forma continua, se citará la información recogida por entidades como el INMLCF, el FPV o la iniciativa privada *Bogotá Cómo Vamos*. Se puede afirmar que algunos enemigos de los mencionados alcaldes, como el licor, las riñas, la pólvora o el licor adulterado, también serán enemigos del periódico. Este será, entonces, un medio de difusión de la cultura ciudadana que en esta configuración se comienzan a imponer en el país y que deja en manos de los ciudadanos una parte importante de lo que se debe hacer para vivir en paz.

La cultura ciudadana como una “ingeniería de autoridad” y cultura en Bogotá

En el libro *Reflexiones sobre cultura ciudadana en Bogotá*, publicado en el año 2003 por la Alcaldía de Bogotá, el alcalde encargado Paul Bromberg de la ciudad entre 1997 y 1998,

publicó un artículo cuyo título es bastante dicente para lo que queremos mostrar: “Ingenieros y profetas, transformaciones dirigidas de comportamientos colectivos” (2003). Ese título revela cómo los Alcaldes de Bogotá entre 1995 y 2003 se entendieron a sí mismos y a sus equipos, sobre todo, como unos “ingenieros de la cultura” que desarrollaron una “ingeniería de la autoridad con ingenio” (Bromberg, 2003; Restrepo, 2016).

Para críticos de la gestión que se mencionan más adelante y para analistas como Eduardo Restrepo (2016), lo que se dio en Bogotá durante esa época fue

una tecnología de corregir comportamientos ‘inadecuados’, una especie de ‘ortopedia ciudadana’ en nombre de un supuesto ‘bienestar común’ a través de la ‘convivencia’ y el ‘respeto’ que obnubila cualquier discusión sobre las relaciones de dominación y de despojo que reproducen la desigualdad social y los múltiples privilegios de unos pocos (Restrepo, 2016: p. 28).

A tenor de ello, la vigilancia constante sobre los bogotanos “pretendería [sic] producir ciudadanos dóciles a la ley, a las reglas, que tramitan racionalmente y mediante el diálogo sus conflictos, en fin, producir sujetos y mentalidades adecuadas para el gobierno de la ciudad - en gran parte a través del gobierno de sí-” (Restrepo, 2016, p. 18). Bajo estas condiciones, el pánico cultural y la sensación de que Bogotá y el país no tienen salvación serán una constante y un motivo para transformar a la ciudad y sus habitantes. La disciplina y el orden se convierten, por tanto, como lo hizo el desarrollo en el primer capítulo de este trabajo, en una oportunidad de salvación para que una ciudad bárbara e indisciplinada encuentre la salvación (Restrepo, 2016).

Paul Bromberg y Tatiana Gomescásseres en “¿Qué fue y qué será la cultura ciudadana?”, artículo publicado en el año 2009 en el libro *Cultura Ciudadana en Bogotá: nuevas perspectivas*, explican que el éxito de Mockus fue orientar su preocupación por los sistemas regulatorios a su relación con el comportamiento ciudadano y el desorden urbano que imperaba en la Bogotá de los noventa, lo que más allá de la coherencia o incoherencia entre los sistemas regulatorios que hizo famoso a Mockus, tiene que ver con que se den comportamientos para que la ciudad tenga un sano desarrollo en la cotidianidad y la manera en la que los ciudadanos viven y se apropian de ella (Bromberg & Gomescásseres, 2009). Destacan la relación de esta idea con la noción de autoridad y la necesidad de imponerla a través de la autoridad para que se cumplan las reglas legales. Esto también lo menciona Juanita León en un perfil sobre el ex alcalde con ocasión de su campaña a la presidencia en 2010, en donde destaca los logros alcanzados en materia de seguridad y los reconocimientos que le valieron a Mockus (León, 2010). La diferencia respecto a otros enfoques reside en que esta se ejerce en contextos de deliberación que le permiten al ciudadano entender el motivo

y las consecuencias de cumplirlas o incumplirlas: la zanahoria y el garrote mockusiano-. En ese sentido, en el Plan de Desarrollo propuesto por Mockus en 1994 se afirma que lo que se busca es

modificar ciertos comportamientos y colectivos que riñen fuertemente con la vida social de la ciudad, a través de la autorregulación ciudadana, de la capacitación de funcionarios y del rediseño y construcción de algunos espacios urbanos en los cuales interactúan los ciudadanos entre sí y con los funcionarios (Bromberg & Gomezcásseres, 2009, p. 179).

Tres de los focos de acción de la cultura ciudadana se orientaron a dos temas importantes para este trabajo: el tránsito y transporte público y todo lo relacionado con cebras, cruces, seguridad, parqueo, pares viales, policía virtual, calidad del servicio de taxis y creación de paraderos para el transporte público; el otro es el espacio público y el cuidado del mobiliario urbano; y, por último, la relación entre funcionario y ciudadano, que se refiere a que cada ciudadano sea un Alcalde, un veedor, que cumple y hace cumplir las normas (Bromberg & Gomezcásseres, 2009).

Para ello se emprendieron diferentes acciones, unas relacionadas con romper las rutinas cotidianas - a través de la aparición de mimos, tarjetas y otros objetos lúdicos, como el Kit Zanahorio- que se juntaban con la acción de las autoridades haciendo cumplir las normas y de los ciudadanos aprendiendo a autorregularse. Según Bromberg y Gomezcásseres “no se trataba de cambiar la cultura (en el sentido de actitudes, valores o justificaciones)”, sino de “analizar y actuar sobre las circunstancias que producían comportamientos generalizados contrarios a la preservación del ‘orden público’” (2009, p. 181). De ahí esa noción de “ingeniería de la cultura” que aquí se mencionó previamente y que pone el foco en la autoridad, la eficacia de las multas y el control. Para Restrepo (2016), El Tiempo (“Nuevo Rumbo Toma La Polémica Cultural,” 1998) y Bromberg y Gomezcasseres (2009), en los primeros tres años de Mockus esto no resultó claro; al contrario, fue un objeto difuminado, costoso, raro y difícil de explicar en términos sencillos, a pesar de que había causado buenas impresiones en la ciudadanía y los medios de comunicación. Esa claridad se buscará o afirmará en el segundo periodo de Mockus (2001 - 2003) y en ella los medios de comunicación y las alianzas con algunas de las instituciones hasta aquí mencionadas tendrán un lugar preponderante.

En ese sentido, el reconocimiento también tiene relación con los resultados de esas políticas. Bromberg y Gomezcásseres, citando a Mockus, afirman que

las acciones impulsadas por la Alcaldía durante los tres años contados a partir de enero de 1995, permitieron reducir la tasa anual de homicidios de 72 (1994) a 51 por 100.000 habitantes (1997), y de 25 a 20 por 100.000 la tasa de muertes violentas en accidentes de

tránsito. Esto se logró con el desarme legal y el desarme voluntario y mediante control del horario del expendio de alcohol. También se redujo en más de dos tercios el número de niños lesionados con pólvora por la prohibición de fabricarla, venderla y usarla (Bromberg & Gomescásseres, 2009, p. 183).

Así, podemos afirmar que uno de los grandes logros de Mockus fue también entender la necesidad de generar indicadores y metas, así como alcanzarlas y dar cuenta de ello a la ciudadanía, como se mostrará más adelante. Por supuesto, los conductores ebrios también tienen su papel en ellas.

Volviendo al tema, la “cultura ciudadana” se definirá con mayor claridad en el segundo mandato de Antanas Mockus. En este periodo, dicen Bromberg y Gómescañeres, se logra plantar una nueva noción de ciudadanía marcada por la “capacidad para dirimir conflictos por medios pacíficos, fortalecimiento de la democracia, formación de ciudadanos responsables y tolerantes que actúen con plena conciencia sobre la base de sus derechos y deberes, corresponsabilidad, ayuda mutua, capital social y convivencia pacífica” (Bromberg & Gomescáñeres, 2009, p. 187). Una ciudadanía para un nuevo país que sepa vivir en democracia, convivencia y justicia y que, sobretodo, sea capaz de aceptar las reglas a pesar de vivir inmersa en una realidad en la que la violencia y los grupos armados son protagonistas.

Un asunto importante sobre qué es la cultura ciudadana y sus resultados es la manera en la que cala el mensaje mockusiano, según Bromberg y Gómescañeres, a pesar de que el repaso por la prensa no muestre lo mismo de forma tan tajante. Una clave será que no se le aconseje a la gente no hacer cosas -por ejemplo, no tomar y manejar-, sino que se tomen decisiones específicas sobre los temas - algunas en forma de decretos, como los que permitieron la restricción de la venta de pólvora, la Hora Zanahoria o el desarme, entre otras - y se pongan a actuar a las autoridades en el tema respectivo - por ejemplo, más controles de alcoholemia- y resolver los impactos logísticos y legales para la aplicación de estos. En este sentido, los medios de comunicación como amplificadores de las políticas y de los resultados jugaron un papel esencial:

el impacto se dio porque se diseñó un operativo cuidadoso, resolviendo todos los obstáculos legales y logísticos que hacían difícil el ejercicio de autoridad. Los conductores de automóviles, a través de las noticias, se dieron cuenta de que la autoridad sí estaba actuando. La reducción más importante de los homicidios culposos en accidentes de tránsito se produjo precisamente en el período en que se ejecutaron estas acciones (Bromberg & Gomescáñeres, 2009, p. 183).

La “comunicación intensificada” es clave para poner lo moral y lo legal sobre lo legalmente aceptado. Pareciera que es mucho más poderoso no decirle a la gente qué hacer, sino que puede pasar si lo hace y hacer todo porque suceda, como se hizo en la Bogotá de finales de

los noventa y principios del segundo milenio. En esto último, también influyó la aparición de mediciones para la cultura ciudadana y la de instituciones como *Bogotá Cómo Vamos*, que pondrá en números los alcances de las políticas del Alcalde y sus impactos en la sociedad bogotana.

Antanas Mockus y la cultura ciudadana

El profesor Antanas Mockus llegó a la Alcaldía de Bogotá, el segundo cargo más importante del país, en el año 1995, después de haber ocupado y hacerse reconocido en la opinión pública como rector de la Universidad Nacional de Colombia²⁵ entre 1991 y 1993. Su salida de la universidad estuvo marcada por un polémico acto que da cuenta del talante del entonces rector: se bajó los pantalones y le mostró el trasero a un nutrido grupo de estudiantes que chiflaban y no ponían atención a la charla que tenía lugar en el Auditorio León de Greiff el 28 de octubre de 1993, lo que provocó su salida del cargo unos meses después (Redacción Política, 2018).

En el año 1994, Mockus decidió aspirar a la Alcaldía de Bogotá, que hasta ese momento había sido ocupada por Jaime Castro, el segundo alcalde elegido popularmente en la ciudad y que es recordado por su buena gestión administrativa al frente de la misma, ya que la sacó de la quiebra (León, 2011), y compitió contra Enrique Peñalosa, quien representaba al Partido Liberal, uno de los dos tradicionales del país. La campaña de Mockus, por su parte, era independiente, con poca inversión -ocho millones de pesos, la sede de campaña era el apartamento de su madre- y llamó la atención de la ciudadanía por algunos actos, como salir disfrazado de Súper Cívico, el súper héroe que, según él, necesitaba la ciudad.

Así, se convirtió en alcalde entre el 1995 y 1997, cuando se retiró para ser candidato presidencial²⁶ siendo uno de sus colaboradores más cercano y funcionario de la Alcaldía, el ya mencionado Paul Bromberg, quien terminó ese mandato. En 1998, las elecciones a la Alcaldía, son ganadas, finalmente, por Enrique Peñalosa. Un cambio que algunos han leído como una continuidad o interregno (Bromberg & Gomescásseres, 2009) y que *El Tiempo* en su primera edición del año 1998, tituló como “De la zanahoria a las cometas”, y que sirvió como interludio

²⁵ La institución de educación superior de carácter público más importante y antigua del país, reconocida como una de las mejores del país.

²⁶ Finalmente terminó siendo la fórmula vicepresidencial de una representante de la política tradicional, pero que en esa oportunidad se la había jugado por los movimientos independientes, de moda por cuenta de la victoria de Mockus, Noemí Sanín, y ocuparon el tercer puesto en las votaciones

para el regreso del matemático en el año 2001 a la Alcaldía, luego de pedir disculpas a la ciudadanía por haber abandonado el cargo antes de terminar su mandato.

Lo antes relatado le ha servido a Mockus para ser recordado como el principal representante de lo que se conoce en nuestro país como *cultura ciudadana*, término que él mismo define en un artículo escrito con Jimmy Corzo como los “procesos de modificación consciente, explícita y voluntaria de aspectos puntuales específicos de la regulación cultural (mutua regulación) y de la regulación moral (autorregulación)” (2003, p. 5). Estos procesos, después de la salida de Mockus, han sido invocados de forma reiterativa por políticos y medios de comunicación como explicación del mal estado actual de la ciudad y su medio de transporte principal, Transmilenio, por ejemplo, pero también como una bandera política para alcanzar posiciones de poder por parte de candidatos que se consideran, sus discípulos, unos mockusianos -véanse, a modo de ejemplo, las campañas a la Alcaldía de Claudia López²⁷ y la de Diego Cancino al Consejo de la ciudad²⁸, pero también de candidatos de otras vertientes, como el Presidente Iván Duque y sus reiterados llamados a la cultura ciudadana en tiempos de la pandemia producida por la Covid - 19²⁹-.

Pero ¿qué fue lo que hicieron Mockus y su equipo para haber dejado estas huellas en la vida política distrital y nacional? Podríamos decir que Mockus fue un administrador de dudosos resultados, un profesor que sometió a los bogotanos a lecciones obligatorias durante seis años (Restrepo, 2016) y, en sus propias palabras, un “anfibio cultural” (Mockus, 1994) sin el que no podemos entender cómo conducir ebrio, y otros actos -quemar pólvora y andar armado, por ejemplo- que eran completamente aceptados, se volvieron problemáticos en la arena pública con su llegada. Según el portal *La Silla Vacía*,

Mockus con sus actuaciones inesperadas irrumpe en los espacios conocidos, los vuelve extraños y obliga a los espectadores a reconsiderar los hábitos que se van enconando en una sociedad. Mockus es el Dalí [un surrealista que es capaz de cambiar la percepción de quienes ven sus obras] de la política colombiana (*Mockus, El Político Artista*, 2010).

Uno de esos espacios conocidos fue la movilidad y un hábito fue el de tomar el volante o caminar por la ciudad después de haber consumido alcohol.

²⁷ Un ejemplo de la campaña: <https://twitter.com/antanasmockus/status/1186787364301135873>

²⁸ El perfil del candidato se puede consultar en el siguiente enlace: <https://confidencialcolombia.com/bogota/desde-nino-diego-cancino-ha-dado-lecciones-en-contra-de-la-violencia/2019/08/26/>

²⁹ Un ejemplo de ello en el diario *La República*: <https://www.larepublica.co/economia/el-exito-del-dia-sin-iva-depender-del-trabajo-de-todos-y-de-la-cultura-ciudadana-ivan-duque-3026288>



Figura 81. En los últimos tres años los bogotanos hemos usado cada vez menos este servicio

Publicación: *El Tiempo*, 28 de diciembre de 1997

Fuente: Alcaldía de Bogotá (1997d)

Nota: Estas piezas de propaganda que se presentan a continuación sirvieron de despedida de la administración Mockus - Bromberg y fueron pautadas en la última sección de *El Tiempo*, clasificados, justo cuando el periódico está por terminarse. En la parte izquierda se puede leer: “La vida es el bien más importante de los seres humanos. Durante los últimos tres años, miles de bogotanos nos hemos desarmado y aceptado el reto de una solución pacífica de los conflictos, generando un mejor clima de CONVIVENCIA. El primer paso está dado, ahora debemos seguir practicando estos valores, para que todos en Bogotá tengamos cabida. Para que todos los colombianos se sientan orgullosos de su capital” (Alcaldía de Bogotá, 1997d).



Figura 82. En los tres últimos años los bogotanos hemos dejado de pasarnos de la raya

Publicación: *El Tiempo*, 28 de diciembre de 1997

Fuente: Alcaldía de Bogotá (1997c)

Nota: En la parte inferior izquierda de la pieza se puede leer: “El ejercicio de la concertación ciudadana es la base de la productividad urbana. Durante los últimos tres años, muchos bogotanos cambiamos nuestros comportamientos, usos e ideas de la ciudad, construyendo una CULTURA CIUDADANA” (Alcaldía de Bogotá, 1997c). El último párrafo, igual repite el de la pieza anterior. En la fotografía se observa una cebrá, uno de los principales símbolos de la administración Mockus - Bromberg.

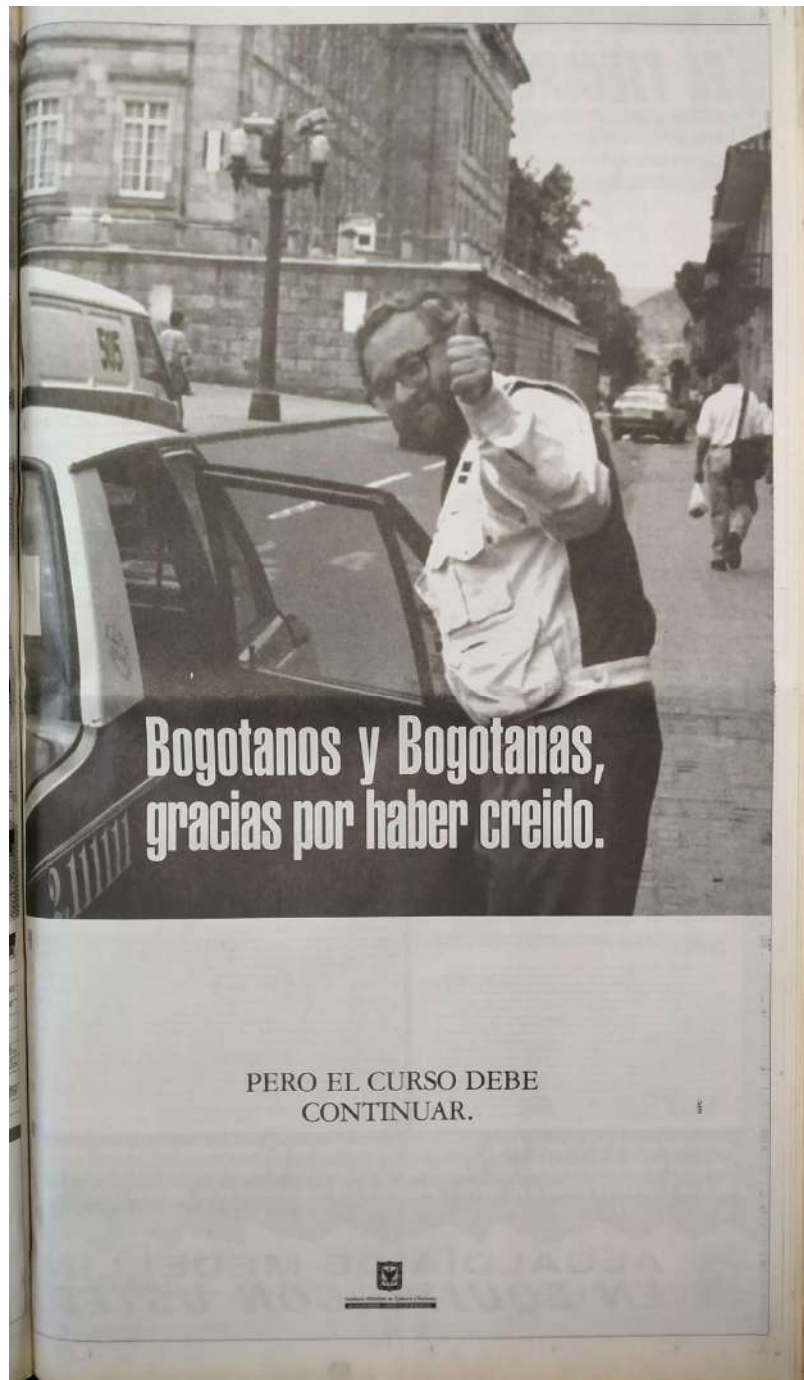


Figura 83. Bogotanos y bogotanas, gracias por haber creído

Publicación: *El Tiempo*, 28 de diciembre de 1997

Fuente: Alcaldía de Bogotá (1997b)

Nota: En esta pieza, Bromberg, vestido con ropa informal, cosa poco común en ese entonces entre los alcaldes y políticos, en frente del Palacio de Liévano, se monta a un taxi, como cualquier otro ciudadano, con cara de

satisfacción con el texto “el curso debe continuar debajo” ¿se refiere a la vida, al curso que va a tomar el taxi para llevarlo a su destino, a la clase colectiva liderada por el profesor Mockus y él de la que hicieron parte los bogotanos, o a las tres cosas?

Jiménez, en el artículo “Pensamiento pedagógico y político de Antanas Mockus: la comunicación y la constitución de un ciudadano contemporáneo” (2017) caracteriza tres etapas de este académico y político: en la primera lo describe como un investigador y educador que cuestionó el conductismo y busca incluir la tecnología en la enseñanza; en la segunda, que va desde finales de los ochenta hasta los primeros años de los noventa, lo caracteriza como una figura del Movimiento Pedagógico Nacional; y finalmente, desde el año 1991, lo presenta como un administrador y político que

pone en juego sus apuestas académicas como la de anfibio cultural, por medio de la cual busca resolver las tensiones entre ley, cultura y moral, cuyo objetivo es mejorar la democracia y la cultura ciudadana, acompañada de una serie de iniciativas pedagógicas en la ciudad (2017, p. 187).

Siguiendo al mismo Mockus, podríamos afirmar que él es o ha pretendido ser un ‘anfibio cultural’, entendiendo esta figura como “la persona que se desenvuelve solventemente en varias tradiciones culturales y que facilita la comunicación entre ellas” (Mockus, 1994, p. 37); “alguien capaz de obedecer a sistemas de reglas parcialmente divergentes sin perder integridad intelectual y moral” (Mockus, 1994, p. 38); “al mismo tiempo camaleón y traductor” para los demás (Mockus, 1994, p. 39); alguien que “pone en comunicación diversas tradiciones culturales, transportando elementos de verdad y de moralidad entre ellas. E idealmente lo hace sin imponer la prevalencia de una de ellas sobre las otras” (Mockus, 1994, p. 43).

Para él, los problemas de la capital, y del país, es decir, los problemas de las sociedades colombianas se podían explicar por la distancia entre tres sistemas regulatorios, a saber: el cultural (aquellas reglas informales compartidas por colectivos sociales, que se cumplen por aceptación y admiración), el legal (las reglas formales, consagradas en la ley, que, según dice él, se cumplen cuando se admiran y se comprenden, no cuando se imponen por la fuerza solamente) y el moral (aquellas reglas informales por las que se gobierna el individuo) (Mockus & Corzo, 2003). En ese sentido, su tarea, como alcalde, era crear un clima de cultura democrática a través de la educación que permitiera construir convivencia y

usar procedimientos democráticos cuando hay que resolver contradicciones entre ley y moral; admirar los avances de la ley colombiana, apreciar las normas y acatar una ley aun contra las convicciones morales; celebrar y cumplir acuerdos y repararlos; tolerar la diversidad; seguir normas culturales compatibles con la ley y realizar y cuidar acuerdos conformes a la ley;

reconocer(se en) el otro como sujeto legal, sujeto moral y sujeto cultural (Mockus & Corzo, 2003, p. 25).

En el artículo de Juanita León, fundadora y directora del portal *La Silla Vacía*, esta afirma que “la obsesión de Mockus durante su alcaldía fue enseñarles a los bogotanos a no matar” (2010). También dice que la primera acción que emprendió Mockus fue la de desarmar, con la oposición de personajes como el ministro de Defensa de la época, a los bogotanos que temían por su seguridad y en seguida cita dos acciones que son claves para este trabajo. Dice León que

los estudios también demostraban que los bogotanos morían y se mataban más después de la una de la mañana, y *que la mayoría tanto de víctimas como de victimarios habían consumido alcohol y que siete de cada diez asesinatos se cometían con armas de fuego. Entonces, el gabinete de Mockus centró sus esfuerzos iniciales en combatir el consumo de alcohol con la Ley Zanahoria y [la prohibición] el porte de armas* (2010, énfasis propio).

Asimismo, León continua destacando que

Durante los tres años de su última alcaldía, 2.445 personas menos murieron por causas violentas en la ciudad. Cuando Mockus asumió su primera alcaldía [sic] redujo la tasa de homicidios de 82,1 por cien mil habitantes, a 64,9. Y cuando acabó la segunda alcaldía en 2003, después de un período intermedio de su compañero Enrique Peñalosa, la tasa bajó a 23,4 homicidios [sic] por cien mil habitantes (2010).

Algo parecido destaca el exconcejal Juan Carlos Flórez en una columna publicada el 12 de diciembre de 2003 titulada “La herencia del Alcalde Mockus”, en la que dice que le debemos una reconstrucción del ‘No matarás’ que pasará por la hora zanahoria, el desarme y la resistencia civil, así como otras políticas que aún se mantienen como los “días sin carro”, las ciclorrutas y Transmilenio (Flórez, 2003).

Sin embargo, el mismo Juan Carlos Flórez en el 2001 tenía una opinión matizada. En plena efervescencia y debate sobre si se debía mantener la Hora zanahoria hasta la 1:00 de la mañana o extenderse hasta las 3:00, Florez publicó una columna llamada “¿Hora antipedagógica?”. Allí afirma que la zanahoria fue política y socialmente valiosa por las reflexiones que puso a hacer a la ciudad, pero sólo incidió en el 8% de las muertes entre 1996 y 1999. Según él, el alcalde tiene el foco en los datos incorrectos y estaba engañando a los bogotanos con retórica (Flórez, 2001).

Estas no eran las únicas quejas contra Mockus, como lo demostraron algunos caricaturistas, opinadores y gremios, actores de la arena pública.



Figura 84. Fobias de Mockus

Publicación: *El Tiempo*, 22 de septiembre de 2003

Fuente: Morro (2003)

Nota: caricatura realizada con motivo de la puesta en marcha del pico y placa para particulares y el día sin carro en el que sí podían salir los taxis y los buses de servicio público.

TORRE

Hostilidad automotriz

¿Quién le creó un trauma a Mockus con el carro particular?

Es una fobia digna de que la estudie el mejor psicoanalista. Porque las rabias y rabietas de Antanas Mockus contra el carro particular han colmado la paciencia de la ciudadanía, que apela a este medio de transporte no por lujo sino por física necesidad. Como parte inevitable que somos de la llamada "civilización del automóvil".

Ignoro si los 655 mil bogotanos que votaron por Mockus y lo eligieron están todos felices con sus cíclicas medidas hostiles contra el transporte particular. Pero lo dudo, porque si aquí hubiera un servicio público que sustituyera la necesidad del carro privado se explicarían tales medidas. No es así. No puede decirse que porque ya existe TransMilenio Bogotá tiene solucionado su problema de transporte masivo. Aún no. Y ante la ausencia al parecer definitiva del metro en esta ciudad, faltan muchos "transmilenios" para satisfacer los requerimientos mínimos de la ciudadanía, en su urgencia impostergable de desplazarse de un sitio a otro diariamente.

La actitud de Mockus contra el carro es ya enfermedad. En diciembre nos hizo varias piruetas en este sentido, en desmedro de los demás intereses colectivos. En efecto, a partir del 14 de diciembre le dio por cerrar las principales vías arteriales a las 8 de la noche, con el argumento de que era más importante que la gente pudiera movilizarse a pie para ver la iluminación de la capital.

Y, por si fuera poco, el 19 de diciembre —es decir, en medio del auge navideño del comercio bogotano— le dio por decretar ciclovía a partir de las 5 de la tarde hasta las 12 de la noche. Todas estas imposiciones —porque son eso, no más— afectaron gravemente los intereses de los comerciantes en una época en la que pretendían resarcirse de la recesión padecida meses atrás. Desconociendo, de paso, el derecho fundamental a la libre

locomoción y movilización y olvidando además que existe una minoría social como los lisiados, que si no es en virtud del automóvil obviamente no podían —como no pudieron— gozar de los encantos de ver a Bogotá iluminada de cabo a rabo.

Ahora, el Alcalde se dispone a ampliar el 'Pico y placa' en media hora más, tanto por las mañanas como por las tardes, a partir del próximo 21 de enero. ¿El motivo? Supongo que la desesperante congestión del tráfico capitalino. Solo que ese no es el remedio para la enfermedad. Efectivamente, el 'Pico y placa' no ataca las verdaderas causas de la congestión sino que es una simple aspirina, con efectos secundarios de toda índole.

Como lo anota por Internet Arturo Ardila —un experto en el tema—, las verdaderas causas de la congestión están, principalmente, en la falta de capacidad de gestión en la Secretaría de Tránsito, que le impide hacer ingeniería de tráfico, programar bien los semáforos, educar permanentemente a los conductores y, sobre todo, hacer cumplir las leyes de tránsito. A juicio de este entendedor, varios estudios indican que la mala programación de los semáforos es una de las principales causas de la congestión exagerada en Bogotá. Para no hablar de la falta de policías en las horas 'pico', especialmente cuando llueve, ni de las ridículas multas (200 mil pesos) contra conductores borrachos o los que se pasan las luces en rojo, lo cual en otras partes constituye una sanción penal y no una simple contravención.

Tal apreciación también es compartida por muchos ciudadanos y no exclusivamente por los comerciantes. Estos últimos, por cierto, señalan —en carta pública al burgomaestre, firmada por Dionisio



D'ARTAGNAN

Araújo Vélez, director ejecutivo de Fenalco en Bogotá— que "del automóvil y de la libre locomoción depende prácticamente la totalidad de la economía de la ciudad". Y agregan que no es verdad que Bogotá sea una ciudad superpoblada en materia de automóviles, sino que la

realidad munda y lironda es que no existen vías suficientes y obras de ingeniería complementarias. Entre otras razones porque, al hecho de que en los últimos años el parque automotor ha crecido diez veces más que la malla vial, se suman nuestras pretendidas 'vías arteriales', que se encuentran permanentemente interceptadas por otras calles, y el paso de vehículos es tan solo controlado por semáforos sin ninguna graduación.

El problema, pues, no es de restricciones —según piensa el Alcalde— sino de más y mejores vías, sincronización de semáforos y aumento efectivo de control policivo, con agentes debidamente entrenados para castigar los desafueros de los choferes matones. No hay que olvidar que los famosos 'chupas' o policías de uniforme azul desaparecieron —según se alega, por corruptos— sin que hubieran sido cabalmente reemplazados por otra fuerza semejante. Por lo demás, calificar la Circunvalación —por citar un ejemplo— como una de nuestras principales vías arteriales no deja de ser un gran chiste. Antes no suceden más accidentes en una ruta llena de curvas y en la que los conductores van corriendo a velocidades inusuales, convencidos de que están participando en un *raity* automovilístico.

Y a propósito de velocidades estúpidas: ¿cuándo pondrán un semáforo frente al Colegio Nueva Granada, para impedir precisamente que se incurra en un infanticidio?

posgar@eltiempo.com.co

Figura 85. Hostilidad automotriz

Publicación: *El Tiempo*, 16 de enero de 2002

Fuente: D'Artagnan (2002)

Nota: D'Artagnan, alias de Roberto Posada García - Peña, uno de los columnistas más conocidos, leídos y recordados del país, se pregunta quién le creó a Mockus un trauma con los automóviles de uso particular. Afirma que su actitud es enfermiza y dice que faltan muchos transmilenios para desincentivar el transporte público; que el pico y placa no ataca las causas de la congestión, y que lo que se necesita es gestión de la STT y hacer cumplir las leyes de tránsito. También dice que es desproporcional cobrar lo mismo por salir en pico y placa que por conducir ebrio y remata afirmando que no es que haya muchos carros, es que las vías están mal diseñadas y que faltan agentes bien entrenados contra los conductores — que caracteriza como "matones"— bogotanos.



Figura 86. Mockus: divertido pero inepto
Publicación: *El Tiempo*, 6 de diciembre de 1995
Fuente: Rentería, P. (1995)

Nota: columna de la izquierda. El opinador, en su tono jocoso, le pide al Alcalde, un “poeta muy divertido, pero poco eficiente”, aplicar las normas (incluso mandar a los ebrios a la cárcel) y acciones concretas -como tapar los huecos-, no cambiar la cultura, que va a llevar a los bares y los restaurantes a la quiebra y que no “trate a los adultos como quinceañeros” (1995)

Figura 87. Amarga Navidad

Publicación: *El Tiempo*, 22 de diciembre de 2001

Fuente: Rentería, P. (2001)

Nota: columna de la derecha. En esta ocasión, seis años después de “Ley Zanahoria”, Rentería apoda a Mockus “El rey de los abstemios” y se queja de que haya resuelto que resolvió que cualquier persona con dos tragos es un peligro público

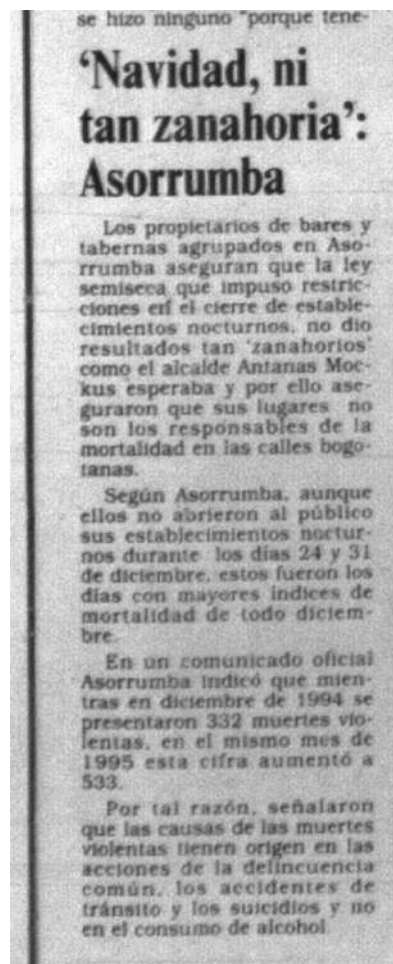


Figura 88. ‘Navidad, ni tan zanahoria’: Asorrumba

Publicación: *El Tiempo*, 23 de enero de 1996

Fuente: (“Navidad, Ni Tan Zanahoria’: Asorrumba,” 1996)

Nota: Asorrumba, antecedente de Asobares, será uno de los grandes opositores del Alcalde. Para ellos la culpa de las altas tasas de mortalidad de la capital no está en los tragos, sino en los accidentes y en la delincuencia

común. La pelea por las cifras y los resultados será uno de los temas que más peleas le generará a Antanas Mockus.



Figura 89. Se rebelan los clubes de la rumba privada

Publicación: *El Tiempo*, 6 de julio de 2001

Fuente: ("Se Rebelan Los Clubes de La Rumba Privada," 2001)

Nota: En medio de la efervescencia y los debates por los resultados de la Hora Zanahoria, los bares enfilaron baterías de nuevo contra Mockus. Una de las estrategias de algunos establecimientos será convertirse en clubes sociales que no tenían restricciones para la rumba ni para la venta de alcohol -lo que coloquialmente se conoce como "amanecederos"- que serán uno de los principales enemigos de Mockus por el irrespeto a las normas y las situaciones de inseguridad ciudadana que allí se generaban.



Figura 90. La rumba en Bogotá no se derrumba

Publicación: El Tiempo, 16 de junio de 1996

Fuente: Zambrano, A. (1996)

Nota: Los amanecaderos y posteriormente los clubes sociales serán focos de los ataques del indignado alcalde que jugará con la zanahoria y el garrote. En la ilustración de la nota, a las tres, hora de cierre de los bares, sale

una pareja manejar un carro en forma de botella de alcohol. Abajo hay una botellita rota con dos cuerpos, ¿ebrios al volante?

Pero para esta investigación, más allá de las polémicas, es clave presentar una línea de tiempo que dé cuenta de la aparición del tratamiento del alcohol y de la rumba en la era Mockus - Peñalosa y el tratamiento que le dio *El Tiempo* a estas. Sólo de esa manera podremos comprender la aparición de los conductores ebrios como un problema público y unos coprotagonistas de las cruzadas por la vida y por la vía, como se titula este capítulo.

Por la rumba sana y el consumo moderado de alcohol: la hora zanahoria y las campañas contra la conducción en estado de embriaguez en tiempos de Mockus y Peñalosa

El 15 de abril de 1995, cuatro meses después de la posesión de Mockus, el Alcalde va a lanzar los “bloques de búsqueda”, un grupo de agentes de tránsito dedicados exclusivamente a cazar infractores de tránsito. Este era un grupo de 80 agentes entrenados de forma especial que trabajarían todos los días en zonas específicas de la ciudad en las que el tránsito fuera especialmente caótico. Cabe mencionar que esto no suponía que los otros agentes no lo pudieran hacer, sino que estos estaban entrenados de forma especial y, además, curiosamente, no podrían recibir “mordidas” (“A Cazar Infractores de Tránsito Desde El Lunes,” 1995). Esta decisión obedece, por un lado, a que Mockus dedicó esfuerzos humanos y financieros a que los sistemas regulatorios antes mencionados tuvieran armonía, es decir, a que los bogotanos fueran conscientes de que las malas conductas tenían sanciones; y, por otro lado, a que la policía, como ya se dijo, tenía fuertes antecedentes de corrupción. A estos grupos se sumarán actividades lúdicas o “pedagógicas” como los mimos en las cebras y las tarjetas, que buscarán cambiar conductas que afectaban la movilidad de la ciudad a partir de la vergüenza y la sanción moral.

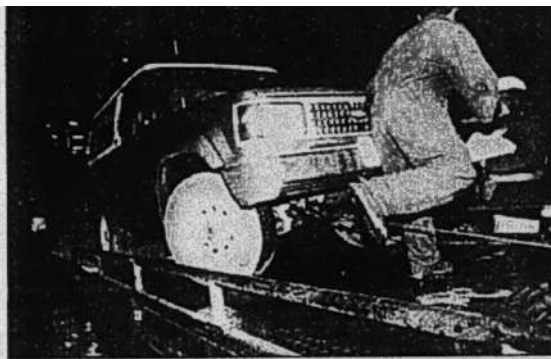


Figura 91. Viernes de rumba 'zanahoria'

Publicación: *El Tiempo*, 4 de diciembre de 1995

Fuente: ("Viernes de Rumba 'Zanahoria'." 1995)

Nota: El miedo a la multa por la sanción impuesta por el alcalde y las sanciones administrativas (retención y suspensión de la licencia por 30 días) fueron clave para que se cumpliera el primer fin de semana con la nueva medida Mockus en la primera semana de 1995, a pesar de que se detuvo a 12 personas). En una nota del 10 del de diciembre del mismo año se anota que los castigos también son para el copiloto, por no hacer nada ("Guía Para Ser Zanahorio," 1995).



Gladys Barajas / EL TIEMPO

ESTE AUTOMÓVIL se lo llevó la grúa el pasado sábado en la noche, en la avenida 19 con calle 119 y su conductor fue retenido por estar en estado de embriaguez.

En un fin de semana se llevan 105 carros

Siguen controles de embriaguez

Todas las noches de los viernes y de los sábados a partir de la 8.30 p.m. y hasta las 4 a.m., un grupo de agentes se dedica a 'pescar' a los borrachos infractores que van al volante.

Este grupo de 'cazainfractores', se reparte el trabajo de acuerdo con el número de retenes y de sitios en donde se concentra la rumba. Aproximadamente, los fines de semana se instalan 60 retenes y además se concentran agentes en cuatro puntos claves: La Calera, la Zona Rosa, el centro y la avenida 19 al norte.

En cada uno de los retenes y puntos claves hay unidades de la Policía, la Fiscalía y la Secretaría de Tránsito y Transporte (STT), acompañados por personal del Instituto de Medicina Legal.

El procedimiento que siguen es parar uno a uno los vehículos, hacer bajar a su conductor y determinar si se encuentra en estado de embriaguez.

Si es así, el carro es llevado a los patios y el conductor a una inspección de tránsito, en donde se retiene al conductor hasta que le pase la borrachera.

Al otro día, los agentes que realizaron la operación deben presentarse en la inspección de tránsito para rendir el informe de la noche anterior.

El inspector, por su parte, le explica al conductor lo que sucedió, le entrega los papeles y le retiene el pase por un tiempo, que va de acuerdo con el grado de alcoholemia que haya presentado la persona.

Al salir, el conductor debe pagar la multa e ir a sacar el carro de los patios.

Según las estadísticas de la Secretaría de Tránsito, los retenidos por embriaguez y la suspensión de pases han aumentado sustancialmente desde que se impuso la 'Ley zanahoria' y la restricción de horarios en la rumba.

De acuerdo con las cifras de la STT, en promedio cada fin de semana se retienen 105 carros y se suspenden cerca de 75 pases.

La Secretaría informó que estos controles continuarán no solo durante los fines de semana, sino que además se extenderán a otros días de la semana.

"El objetivo es concientizar a la gente de que por su bien y el de los demás, ir de rumba no implica salir a manejar en estado de embriaguez, porque no solo pone en peligro su vida, sino la de sus acompañantes y posiblemente la del conductor del carro con el que se estrelle", aseguró un agente de tránsito.

La Secretaría de Tránsito dijo que espera que con el transcurso del tiempo el número de multas, retenidos y pases suspendidos descienda notoriamente.

PAGUE 3 LLEVE 4

ACEITAR LTDA.

Av. 127 N° 30-09 Tels: 612 4383 - 214 5841

Figura 92. Siguen controles de embriaguez

Publicación: *El Tiempo*, 2 de abril de 1996

Fuente: ("Siguen Controles de Embriaguez," 1996)

Nota: noticia dedicada a los agentes concentrados a pescar, o cazar, borrachos en las calles bogotanos. "Salir de rumba no implica salir a conducir en estado de embriaguez, porque es un riesgo para la vida de todos, incluyendo la del conductor", dice un policía de tránsito entrevistado en la nota.

En 1995, y en medio de la polémica por la afectación económica para bares y restaurantes, Mockus siguió impulsando La Hora Zanahoria. Esta política se complementó posteriormente con la de los bloques de búsqueda, que trabajaban de forma especial los fines de semana en horarios nocturnos y de madrugada para cazar infractores, sobre todo conductores ebrios, que incidían fuertemente en las cifras de accidentalidad y homicidios de la capital. Cabe decir que, como lo demuestra la pieza que se presenta a continuación, no podemos afirmar que Mockus fuera el único preocupado por el tema, pues el Ministerio de Salud y de Transporte también trabajarán en él con instituciones como el FPV. La diferencia es en términos políticos y simbólicos, ya que esta será una de las principales banderas y uno de los motivos de recordación de Mockus, no tanto de los entes gubernamentales -a excepción del FPV, que es mixto- ya mencionados.

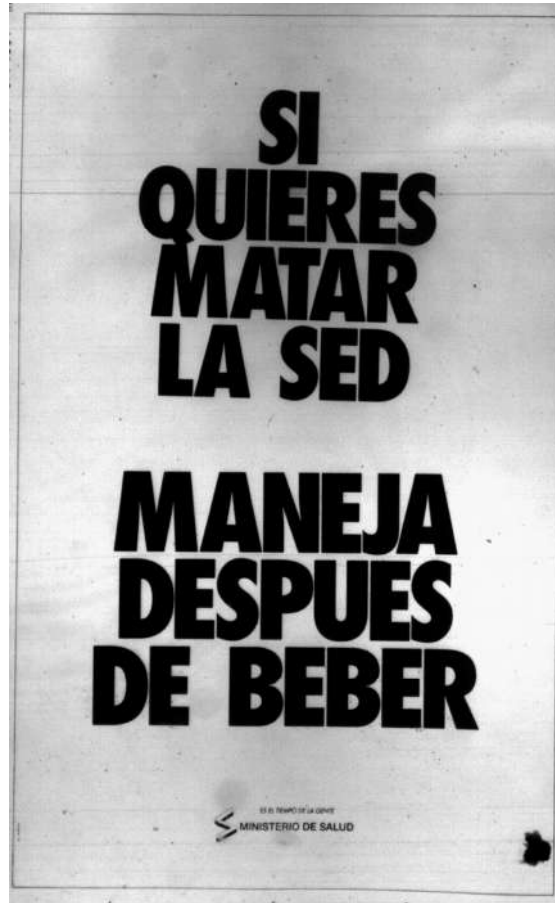


Figura 93. Si quieres matar la sed, maneja después de beber

Publicación: *El Tiempo*, 28 de enero de 1995

Fuente: Ministerio de Salud (1995)

Nota: Esta pieza de propaganda demuestra que el “tono” de los mensajes irá subiendo. Todavía no hace aparición la tragedia y la irresponsabilidad, protagonistas de campañas de los años que vienen.

Igualmente, hablamos de un abordaje moral de la conducción en estado de embriaguez por otros actos que se asocian a la rumba, como las riñas, la delincuencia y la irresponsabilidad. Mockus siguió consolidando con el pasar de los meses La Hora Zanahoria y en el año 1996 se lanzaron varias campañas. Una de ellas, llamada “Si tomo, no manejo” y la otra “Matar a sus hijos es un trago muy amargo”.



Figura 94. Las fiestas del gol zanahorio

Publicación: *El Tiempo*, 5 de diciembre de 1996

Fuente: ("Las Fiestas Con Gol Zanahorio," 1996)

Nota: en la noticia se presentan otras acciones que Mockus posicionó en términos negativos: quemar pólvora, andar armado, botar basura en la calle, conducir ebrio. El componente simbólico, que también caracterizó al profesor - político, se hace presente a través del uso de la zanahoria y las tarjetas. Esta vez el escenario es el Estadio El Campín.



MATAR A LOS HIJOS ES UN TRAGO MUY AMARGO.

A las diez de la mañana llegamos... todo era alegría. Lina y Alvarito estaban felices porque hace años no se veían con los primos. Apenas se encontraron se fueron a jugar al granero del abuelo.

Mientras tanto, nosotros los grandes nos pusimos a tomar trago como locos. Todo el día en lo mismo y con el tiempo los tragos se subieron a la cabeza. Cuando llegó la noche Ana María se acercó y me rogó que dejara de tomar porque tenía que manejar. Obviamente le dije que yo estaba bien.

Sobre las once de la noche decidí regresar a casa. Todos me pidieron que no manejara, que me quedara en la finca.

Como buen borracho irresponsable dije que no. No habían transcurrido más de diez minutos cuando en una curva me fui derecho contra un camión.

Fueron segundos interminables, después vino el golpe. Lina murió instantáneamente. Al pequeño Alvarito lo alcanzaron a llevar al hospital pero tampoco se salvó.

¿Por qué no escuché? ¿Que quería demostrar? Cambiaría mi vida por la de mis hijos. Que imbecil fui. Me siento como el peor de los asesinos.

Desde esa maldita noche estoy saboreando el trago más amargo de mi vida.

EL ALCOHOL Y LA VELOCIDAD TE PUEDEN QUITAR TODO, HASTA LA VIDA.


MINISTERIO DE TRANSPORTE


FONDO DE PREVENCIÓN VIAL
 PREVENIR ES VIVIR


AGENCIA DE CARRETERAS

Figura 95. Matar a los hijos es un trago muy amargo
Publicación: *El Tiempo*, 13 de diciembre de 1996
Fuente: (Fondo de Prevención Vial et al., 1996)

Nota: En el relato de esta pieza propagandística del Ministerio de Transporte, el FPV y la Policía de Carreteras, un conductor ebrio dice: “Como buen borracho irresponsable dije que no [a la propuesta de sus familiares de no coger el carro después de ingerir licor todo el día], ¿Por qué no escuché? ¿Qué quería demostrar? Cambiaría mi vida por la de mis hijos. Qué imbécil fui. Me siento como el peor de los asesinos. Desde esa maldita noche estoy saboreando el trago más amargo de mi vida”, reza la pieza propagandística del Ministerio, el FPV y la Policía de Carreteras



Figura 96. Si vas a tomar, no uses ninguno de estos mezcladores

Publicación: *El Tiempo*, 24 de diciembre de 1996

Fuente: (Licores, 1996a)

Nota: en esta pieza de propaganda, los privados, esta vez las licoreras, también se sumarán a los mensajes de prevención. Como se mencionó antes, el trago no se asocia únicamente a la conducción, sino al robo y al asesinato. El llamado a la responsabilidad, leído en sentido negativo, es llamar, valga la redundancia, irresponsables a los ebrios.



Figura 97. El de p'irnos

Publicación: *El Tiempo*, 31 de diciembre de 1996

Fuente: (Licores, 1996b)

Nota: “Maneje bien el alcohol. No conduzca si ha tomado”, se lee en la parte inferior de la imagen, que se refiere en términos metafóricos a la muerte por conducir en estado de embriaguez. El “irnos” en este caso, es irse de la vida.

Pero sin duda alguna, en 1997 podemos entender de mejor manera los problemas de fondo que han comenzado a identificar y a poner en la agenda pública los entes nacionales y el alcalde Mockus. El 2 de enero de ese año, *El Tiempo* publicó una columna del médico y toxicólogo Agustín Guerrero titulada “La embriaguez”. Allí, con un lenguaje científico afirma que

hay un conjunto de fenómenos psicomáticos que por su trascendencia e importancia sociológica puede dar explicación a una serie de delitos como las riñas y altercados, las alteraciones del orden público, las lesiones y aún los homicidios, los insultos, la rebelión, la desobediencia, los delitos sexuales, los llamados delitos de circulación o accidentes de tránsito, etc. La responsabilidad que incumbe en todos ellos al alcohol ha obligado a las autoridades a la adopción de medidas prohibitivas de su consumo, a dictar medidas legislativas especiales tendientes a su profilaxis” (Guerrero, 1997).

La aparición de estas columnas, que inscriben invitados expertos y no recurrentes en el periódico, es común. Denuncias parecidas, pero en tono ciudadano aparecen en la sección “Correo de El Tiempo”.

Un ejemplo lo encontramos en el Correo de El Tiempo del 12 de enero de ese año, donde un lector de Cali afirma que “buena parte de los males que afectan el desarrollo familiar tienen su génesis en el alcohol. A la congénita violencia de los colombianos se le da estímulo con el consumo inmoderado de bebidas embriagantes en todos los actos públicos y privados” y ataca que se asocie la alegría y la celebración con el consumo de alcohol. Jorge Arbeláez Manrique, el lector, concluye que “el resultado inmediato son las salas de urgencia de los hospitales, las cámaras de velación y las inspecciones de policía abarrotadas de víctimas y victimarios al concluir cada jornada etílica” (Arbeláez Manrique, 1997).

Mockus parece no tener un pensamiento distinto, y a finales de ese mes, propone que se dé una cátedra a los estudiantes de 10º y 11º grado de los colegios de la ciudad sobre cómo consumir alcohol con moderación, lo que generó una gran polémica que parece una posición un poco mojigata ya que las edades en que los colombianos comienzan a consumir alcohol es de 12 o 14 años, no de 16 o 17, cuando se está, normalmente, en los grados antes mencionados; además, esas conductas están directamente asociadas a conductas y eventos familiares (Aguirre, 1996; Melo Cortés, 2019). Pero más polémica generó que algunos propongan que la clase deba ser para los niños más pequeños pues en Colombia el consumo de alcohol comienza mucho antes, incluso a los 12 años.

El aprendizaje del trago

Aprender a tomar trago no es una pedagogía (fíjese) en Colombia. Mejor dicho, no existe como tal. Es, por el contrario, en uno de los países más tomatrigo del mundo, una primitiva y prematura experiencia visceral de imprevisibles consecuencias.

Hoy se habla mucho de otras drogas, de otros peligros y adicciones para la juventud, pero ninguna se acerca lejanamente a lo que representa el consumo de alcohol en Colombia. A la cultura que lo estimula, la forma como se toma y la edad a la que se comienza.

Yo me empujé mi primer trago (un ron Cundinamarca con coca-cola -la cerveza no contaba-) a los trece años. La primera hornachera vino poco después y fue una experiencia tan desagradable y aleccionadora que me sirvió para cogerle respeto a la bebeta.

No era fácil en una Bogotá de fines de los 50, donde las mamás de las quinceañeras que invitaban a sus primeras fiestas bailables retrasaban la comida y le embutían a uno (a) "cuba libres" y vodkas con jugo, para que cundiera la alegría y esos muchachos engominados y vacilantes no se demoraran tanto en bailar a las niñas tímidamente congregadas al otro extremo del salón.

No empujar el codo (y no fumar, por supuesto); no haberse pegado un par de buenas perras antes de los quince, era motivo de vergüenza social. Síntoma de que uno era raro, medio menso o a lo mejor marica.

Tomar trago en mi preadolescencia era, pues, necesidad social y prueba de afirmación viril. Sigue siendo esencialmente así, por lo que se observa con los muchachos de hoy. Y con las muchachas, porque ahora las peladas lo empujan a la par. Gabriela que no le tocó a mi heroica generación.

En Colombia no hay diversión sin trago. Toda actividad social, cultural y hasta deportiva se le convierte en motivo para "correrse unos vidrios". En todas las clases sociales y desde muy temprano. Lo digo sin ánimo condenatorio o moralizante (mal podría), sino de simple comprobación de una realidad que tiene aspectos poco alegres.

Porque esa búsqueda a veces frenética de la diversión, esa necesidad de desahogarse y desfogarse; de prenderse, emborracharse, rascarse, alardear la baba o ponerse copetón, también tiene secuelas en el comportamiento colectivo, que se expresan en alarmantes estadísticas de violencia, socialización y muerte.

No están unos valles calderones que proclaman que "el espíritu más alto colombiano es la violencia". Más modesto, sin duda, pero la frase es una grotesca exageración.



ENRIQUE SANTOS CALDERÓN

La propuesta de Mockus toca con un problema social y cultural de fondo.

ción en un país que registra la tasa de homicidios más alta del mundo: más de 30 mil al año.

Lo que no es exagerado, porque así lo señalan todos los estudios, es que el alcohol está asociado a la mayoría de muertes violentas en Colombia. Es causa principal de la violencia doméstica, la desintegración familiar y el maltrato infantil. En la economía también tiene un alto costo, reflejado en el porcentaje de gente que se ausenta del trabajo o pide incapacidad en el Seguro Social por físico guayabo.

Por todo esto, la propuesta del alcalde Antanas Mockus de que los colegios deben tomar cartas en el asunto y enseñarles a los muchachos a beber, toca con un problema social y cultural de fondo.

La idea es original, oportuna y necesaria. Y tal vez complicada de aplicar. No tanto la parte teórica, donde a los estudiantes de grados 10 y 11 se les da cátedra en el aula sobre los riesgos y efectos del alcohol, como la práctica. Esta supone, según entiendo, que los muchachos vayan (voluntariamente) acompañados de un profesor, a un bar público a tomarse unos tragos, para luego analizar los efectos que les causó el alcohol en materia de desinhibición, cambio de personalidad, etc.

La propuesta de Mockus ha desatado, claro, toda suerte de reacciones. Algunos la rechazan de plano, citando horripilantes casos de alcoholismo infantil. Pero estos ejemplos solo confirman la necesidad de una pedagogía sobre el trago.

Investigadores del tema advierten que podría desatar en un joven compulsión genética hacia el alcohol, si la hay y si la autoridad, representada en el maestro, la justifica.

Otros se preguntan cuántos profesores están en capacidad de adelantar adecuadamente esta experiencia pedagógica. Pregunta válida, pues nada tendría de raro que fueran los muchachos los que terminaran llevando al profesor jincho de la perra a la casa.

Pero en lugar de tacharla de loca o absurda, la propuesta de Mockus debería recogerse, concretarse y complementarse. Pensar, por ejemplo, en llevar a los estudiantes no solo a bares, sino a hospitales, maricomicos, cárceles y juzgados, para que asimilen el mundo del alcohol en todas sus secuelas.

Se trata, en fin, de contextualizar el fenómeno y no de sanitarlo. La pedagogía es una combinación entre Estado, papás y maestros. La palabra convencer, el ejemplo arrastra. Y, como decía Sócrates, el mal es la ignorancia. Habría estado uno loco de pagar el dicho.

Figura 98. El aprendizaje del trago
Publicación: *El Tiempo*, 2 de febrero de 1997
Fuente: Santos, E. (1997)

Nota: Uno de los columnistas más importantes de nuestro país cuenta su propia experiencia con el trago -que no se puede separar de la adolescencia, ni de "ser varón"- e invita a acoger y poner en práctica la "propuesta pedagógica", como la llama Santos Calderón, del alcalde mencionada en el párrafo anterior.



Figura 99. "La clase debería ser para los niños"

Publicación: *El Tiempo*, 30 de enero de 1997

Fuente: ("Clase Sobre Trago Deben Empezar Más Temprano," 1997)

Nota: Este es un apartado de un largo reportaje en el que el periódico entrevistó a líderes de colegios privados de Bogotá de grados 10 y 11 sobre la propuesta del Alcalde. Para más información sobre este tema, consulte la nota "Las familias inician a sus hijos en el alcohol", del 28 de junio de 1997 ("Las Familias Inician a Sus Hijos En El Alcohol," 1997).

En este año también aparecerá una campaña icónica en nuestro país: "si va a tomar, entregue las llaves":



Figura 100. Si la rumba lo prendió... Entregue las llaves

Publicación: *El Tiempo*, 19 de junio de 1997

Fuente: Fondo de Prevención Vial (1997)

Nota: "Entregue las Llaves" es una campaña del FPV icónica en el tema de esta investigación. El tono de la campaña cambió en la medida en que se desarrolló. En estos primeros casos, es diferente al de campañas, se presentan algunas alternativas a conducir ebrio y así reducir siniestros por esa causa: el conductor elegido, la figura del amigo o la familia que recoge, y los taxis para ir a casa si se ha tomado.



Figura 102. Lo que debe acabar es el año, no la vida
Publicación: *El Tiempo*, 27 de diciembre de 1997

Fuente: Alcaldía de Bogotá

Nota: Durante las temporadas de fin de año de 1997 y 1998 la Alcaldía impulsará la campaña “Lo que debe acabar es el año, no la vida”. Tres enemigos de la vida desde la perspectiva mockusiana son los protagonistas: las riñas, la pólvora y la conducción en estado de embriaguez. En una palabra, la violencia. Como se puede ver, el lenguaje es diferente, se habla de tragedias y de sus consecuencias: viudez, cirugías reconstructivas o no volver a caminar.



Figura 103. Todos ponemos, todos ganamos
Publicación: *El Tiempo*, 14 de diciembre de 1997
Fuente: Alcaldía de Bogotá (1997a)

Nota: Otro elemento que habíamos mencionado antes y que se debe destacar es la transmisión de los resultados de las políticas mockusianas. Una clave para entender estas piezas y estas políticas es hacerle entender a la gente que el control y la disciplina está en manos de cada uno: poner un poco para que la ciudad gane más. Como lo mencionamos antes, hay regulación estatal y autorregulación ciudadana para ganar en convivencia y preservar la vida

Debemos destacar otras políticas, impulsadas a través de Paul Bromberg. La primera es llevar a los infractores de tránsito a parques infantiles para (re)aprender las normas de tránsito. Y

la segunda, la creación de la “policía virtual”. La primera, aboga por el uso de la pedagogía, pero también de la infantilización, pues lo debían hacer en triciclos. La segunda le apostaba a la vigilancia ciudadana y a la autorregulación, pues consistía en poner *dummies* de policías en los que podría haber o no un policía de tránsito -podría ser un ciudadano, por ejemplo- que impusiera una multa, especialmente cuando se bloqueaban los principales cruces de la ciudad (“Triciclos Para Corregir a Conductores,” 1997).

En el caso de la conducción en estado de embriaguez, podemos leer a Peñalosa como un mockusiano, que va a mantener políticas de cultura ciudadana y de promoción de buenas prácticas entre la ciudadanía. Ejemplos de ello en el tema que nos interesa, los encontramos en dos iniciativas: la rumba sana, o los tragos sin alcohol, y “Tu deberías ser el héroe natural de tus hijos” que hacen parte de la campaña “Bogotá es divina sin alcohol”.



Figura 104. Tú deberías ser el héroe natural de tus hijos

Publicación: *El tiempo*, 6 de diciembre de 1998

Fuente: Alcaldía de Bogotá (1998)

Nota: en esta pieza de la campaña se lee: “El alcohol es una de las cosas que vuelven horribles a las personas, y las hacen cometer actos espantosos. Se bebe y se bebe hasta que el alcohol se pega a uno. Y la enfermedad nos vuelve inconscientes de lo que hacemos y lo que nos hacemos a nosotros mismos”. Cosas por resaltar: el alcohol como enemigo, el alcohólico como enfermo; una ciudad divina, como la que soñaba Peñalosa, no tiene alcohol.

En colegios, hospitales y centros de salud, se desarrollarán talleres para cambiar la indiferencia de los bogotanos frente al alcohol y a las drogas, y



enseñarles a disfrutar de la rumba con cocteles de frutas. ¿Quién no tiene un amigo o un familiar con problemas de adicción de este tipo?

Programa contra el alcohol y las drogas

Rumba, pero muy sana



EN LA ALCALDIA se presentaron los cocteles alternativos con los que se promoverá la Rumba Sana en la ciudad.



Llegó la hora de la rumba sana, del concierto sano, del deporte sano y, por supuesto, del amor sano.

Esta es la idea que la Alcaldía Mayor de Bogotá quiere venderles a los bogotanos, a través del programa contra el consumo de drogas y alcohol que lanzó anoche el burguinaestre Enrique Peñalosa.

Con el programa, se intentará popularizar una gama de 'cocteles alternativos' que los bogotanos podrán tomar en lugar de las tradicionales bebidas alcohólicas. De ahora en adelante, en todos los eventos recreativos y deportivos que organice la Alcaldía Mayor, habrá bares, también 'alternativos', donde se repartirán estas bebidas.

El alcalde afirmó que este programa representa un esfuerzo de

la Administración Distrital para lograr que los jóvenes tengan otras opciones al momento de divertirse. "Queremos la cultura antigua del trago y del machismo para el tercer milenio", agregó.

Pero hay estrategias con más fondo. Desde agosto próximo entrará en operación un plan masivo de talleres, que se harán en todos los colegios de Bogotá (con la presencia de padres de familia y alumnos), en los hospitales y centros de salud.

Se trabajará también con la Secretaría de Tránsito y Transporte (STT) para que se les dicten los mismos talleres a los infractores y a los conductores que soliciten la licencia por primera vez.

VEA MÁS INFORMACIÓN / 6E





Figura 105. Rumba, pero muy sana

Publicación: *El Tiempo*, 23 de julio de 1998

Fuente: ("Rumba, Pero Muy Sana," 1998)

Nota: El reportaje sobre este tema, que fue celebrado por toda la opinión pública, cubre tres páginas en la segunda sección más importante de *El Tiempo*, "Bogotá". En esta iniciativa trabajaron diferentes secretarías del Distrito, se promocionó el consumo de cócteles sin licor y se realizaron diferentes eventos como conciertos, eventos deportivos y promoción de sexualidad responsable. Uno de los principales propósitos es disminuir las muertes relacionadas con el consumo de alcohol, como lo demuestra el recorte de la segunda página de este, cuyo titular fue "Más rumba sana como prevención" ("Más Rumba Sana Como Prevención," 1999).

1998 también es fundamental, y aunque trasciende los límites del trabajo de investigación que se realizó en el marco de esta investigación porque su principal medio de difusión fue la televisión no y en prensa se encuentran solamente algunas menciones de ella, debemos mencionar la campaña del FPV, "La tengo viva".



Figura 106. La tengo viva
 Publicación: *El Tiempo*, 8 de diciembre de 1999
 Fuente: (“La Tengo Viva,” 1999)

Nota: publicada en la sección "Cosas del día". “Detrás de cada incidente con licor involucrado están no solo la irresponsabilidad del conductor y la permisividad del pasajero, sino también una concepción cultural miope e ignorante que se resiste a entregar las llaves, a tomar un taxi o a quedarse en el lugar de la reunión [...] Jugarse la vida al beber y conducir no es muestra de sobriedad ni de aguante, es sinónimo de estupidez” (los adjetivos contra los ebrios referidos a su inteligencia, su capacidad de tomar decisiones y su sentido de la responsabilidad, se van acumulando) (“La tengo viva”, 1999). El Fondo de Prevención Vial subió a YouTube la pieza de televisión, que está disponible en [este enlace](#).



Figura 107. 'Guerra' a conductores en estado de embriaguez

Publicación: *El Tiempo*, 8 de diciembre de 1999

Fuente: ("Guerra a Conductores En Estado de Embriaguez," 1999)

Nota: "Es más peligroso un conductor ebrio que un guerrillero con un fusil", afirma Gustavo Canal Mora, Ministro de Transporte de la época, en el marco del lanzamiento de la campaña antes mencionada, que coincide con el momento en el que el país se enfrentaba a la época de mayor fortalecimiento de la guerrilla de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia - Ejército del Pueblo (FARC - EP).

Entre el año 2001 y el año 2003, estas campañas van a tener continuidad a través de piezas y slogan diferentes, pero sus mensajes ya se han planteado en años anteriores y son los que recién vimos. Como se mencionó antes y como se profundizará en el siguiente apartado, poner el foco en otros actores de la vía, como los peatones, los ciclistas o los motociclistas, va a relegar un poco a los conductores ebrios de la agenda pública en el nuevo milenio.



Figura 108. "Huecos en vez de vías" y "Control de embriaguez"

Publicación: *El Tiempo*, 11 de enero de 2003

Fuente: ("Control de Embriaguez," 2003; "Huecos En Vez de Vías," 2003)H

Nota: publicadas en la sección "Bogotá en hechos". Esta pequeña subsección, que solía ocupar el flanco izquierdo de la segunda página de la sección Bogotá del periódico con notas cortas y concretas, presenta, de un lado, el estado deplorable de algunas vías bogotanas, lo que relaja a los conductores y los lleva a infringir normas - y afecta la conducción, de acuerdo a López (2004)-; y por otro lado, las tres opciones que tienen quienes toman en la ciudad: "entregar las llaves, llamar a un taxi o ser el conductor o ser conductora elegida", seguido de la amenaza disuasoria de las autoridades y sus operativos especiales, hijos de los "bloques de búsqueda" que se mencionaron al comienzo de este apartado.



Figura 109. Busco rumbero

Publicación: *El Tiempo*, 9 de enero de 2003

Fuente: Alcaldía de Bogotá (2003)

Nota: esta pieza propagandística da cuenta de las ambiciones y de los enemigos de la ciudad a principios de milenio de los que aquí hemos hablado: la irresponsabilidad, los conductores ebrios, la pólvora y andar armado.



Figura 110. No sea calabaza

Publicación: 31 de octubre de 2003

Fuente: Fondo de Prevención Vial (2003)

Nota: Otra fecha traumática para la accidentalidad es Halloween. En esta pieza se hacen presentes también las famosas “estrellas negras” y, a pesar de que el mensaje está enfocado en los peatones, la recomendación de conducir no conducir embriagado se hace presente, pero no tendrá el primer lugar.

Este recorrido podría dar la sensación de que estos mensajes no tenían competencia. Sin embargo, había otros temas asociados a este trabajo en la prensa. Ejemplos de ello son el estado cantinero del que ya hablamos, como lo muestra la pieza, curiosa, por lo demás, que se presenta a continuación.



Figura 111. Tolima, por el camino de la transformación 18 de julio de 1997

Publicación: *El Tiempo*, 18 de julio de 1997

Fuente: Fábrica de Licores del Tolima (1997)

Nota: El Estado cantinero se puede permitir que al lado de una vía aparezca una botella de aguardiente, de donde salen gran parte de los recursos para que esta sea construida, aunque afecte la seguridad de esta en el futuro. El camino del progreso es contradictorio. Una situación parecida protagonizará el Gobernador del Valle, Gustavo Álvarez Gardeazábal, cuando se tomó un trago de Aguardiente Blanco del Valle en una transmisión pública por Telepacífico, por lo que se le impuso una sanción. Su justificación es diciente: “Le pediré a los vallecaucanos que me ayuden a pagar una eventual sanción por la contradicción que encierra mantener un departamento con las rentas del licor, el cigarrillo y el juego, pero sin poder promoverlos en público [...] En este país por un lado se le pide al gobernador que venda aguardiente para tener rentas y por el otro se le dice que no salga públicamente a venderlo” (“El Trago Amargo Del Gobernador,” 1998).

Las contradicciones también se evidencian en piezas como la de la firma Casa Nacional del Conductor que, con ocasión de su aniversario publicó en dos páginas completas en *El Tiempo*. A continuación, un fragmento de especial interés para esta investigación:



Figura 112. Ellos lo han vivido en 'carne propia'

Publicación: *El Tiempo*, 24 de junio de 1998

Fuente: Casa Nacional del Conductor (1998)

Nota: La segunda columna de esta extensa pieza de aniversario es el relato de un conductor que atropelló a varias personas en estado de embriaguez, pero encontró su salvación en esta firma de abogados, ¿acaso se insta a conducir ebrio desde que se esté afiliado de forma "provisoria"? Cabe añadir que el reportaje de esta firma ocupó una página y media del diario en la sección "Vehículos".

Otro tanto podemos comentar sobre dos eventos muy próximos entre sí que alteraron la vida social colombiana y ante los que se impuso la Ley Seca: el Mundial de fútbol del año 1998 y la elección de Andrés Pastrana como presidente de la República en las contiendas presidenciales de ese año. En el "Correo de El Tiempo" un lector se queja de que el principal patrocinador de la Selección Colombia sea una marca de cerveza y afirma que es increíble que hasta en el deporte el trago aparezca, para terminar concluyendo que "pienso que a los colombianos los tienen arruinados las corporaciones de vivienda y ahorro y el vicio [...] que tanta miseria le ha traído a las familias colombianas" (Delgado, 1998) (Delgado, 1998). Por su parte, el médico Camilo Uribe G., en una columna especial de la sección Bogotá afirma que

fue patético observar el lunes pasado en las calles bogotanas como [sic] los establecimientos cumplían estrictamente la saludable medida de no expender bebidas alcohólicas, mientras la gente se desmandaba por las calles de la ciudad, en todo tipo de vehículos, con conductores de todas las edades, irrespetando toda señal de tránsito y tomando bebidas alcohólicas, mano a mano, de conductor a conductor, mientras niños de 4 o 6 años ven esa 'muestra de buen comportamiento y de cumplimiento de las normas' (Uribe, 1998).



Figura 113. Así se vivió la fiesta del 'cambio'

Publicación: *El Tiempo*, 23 de junio de 1998

Fuente: ("Así Se Vivió La Fiesta Del Cambio," 1998)

Nota: A pesar de la ley seca y sus sanciones económicas y administrativas - que parece que la policía no puede controlar ni imponer - y de las campañas antes mencionadas, "el 'guarito' pasó de mano en mano y de carro en carro".



Figura 114. Sanciones más duras a los infractores de la 'ley seca'

Publicación: *El Tiempo*, 24 de junio de 1998

Fuente: ("Sanciones Más Duras a Infractores de La Ley Seca," 1998)

Nota: en esta noticia se puede leer "la gente no entiende que no puede celebrar sin licor. Es básico reeducar, respetar y valorar". Estos recortes demuestran que no hay un único sentir alrededor del alcohol ni sobre conducir embriagado. Lo que es claro es que el castigo moral no fue suficiente, lo que puede explicar el fortalecimiento de las sanciones en términos económicos y administrativos en la Ley 769 de 2002. En la parte derecha otra evidencia de los diferentes intereses que están en juego, como los de los propietarios de bares y restaurantes.

Como este, hay otros ejemplos que dan cuenta de la manera en la que se entiende este problema. Uno de ellos es el del futbolista Jairo "El Tigre" Castillo, quien se accidentó en la ciudad de Cali en el mes de agosto del 2001. En el siniestro fallecieron dos hermanas que habían participado en una fiesta con el futbolista del América de Cali en la que habían ingerido alcohol. El periódico se dedica a cubrir la nota en su sección nacional y judicial a través de los meses, pero no juzga de forma negativa el acto de "El Tigre", más allá de una breve nota en la sección "Cosas del día" donde afirman que "la fama es nefasta cuando no se maneja con responsabilidad" haciendo referencia a que el futbolista se había pasado el semáforo

embriagado ("Fama y Tragedia," 2001). Lo que sí va a hacer, es seguir su trasegar como jugador, hasta volver a brillar con el equipo en el que militaba en ese entonces.



Figura 115. Herido 'El Tigre' Castillo en confuso accidente

Publicación: *El Tiempo*, 20 de agosto de 2001

Fuente: ("Accidente Del Tigre Castillo: Dos Muertos," 2001)

Nota: El cubrimiento del accidente al día siguiente del siniestro ocupó una página completa. El Tigre Castillo protagonizó varios episodios de esta naturaleza.



Figura 116. Castillo de ilusiones

Publicación: *El Tiempo*, 17 de junio de 2002

Fuente: Hernández, F. (2002)

Nota: Un poco más de un año después del episodio protagonizado por el futbolista, el episodio ha caído en el olvido, ¿qué sucedería en la actualidad? Posibles respuestas las exploraremos en el último capítulo de este trabajo.

ACCIDENTE / LUIS EDUARDO DÍAZ NO TENÍA LICENCIA DE CONDUCCIÓN

Concejal conducía ebrio

Es el tercer incidente en el que se ve involucrado el lustrabotas. Al defenderse asegura que no conducía la camioneta y que no estaba embriagado.

Un nuevo escándalo protagonizó ayer el concejal de Bogotá Luis Eduardo Díaz Chaparro, cuando en estado de embriaguez conducía su camioneta Bronco y de repente se estrelló contra un bus de servicio público.

Los hechos sucedieron hacia las 6:15 de la mañana en la carrera 13 Este con la diagonal 45 sur, en la vía que conduce al Llano.

Según el informe de la Policía de Tránsito, Díaz Chaparro chocó su camioneta, de placas BCJ 342, contra el bus de la empresa Cooditra, de placas SFM 735.

Los agentes que atendieron caso, afirmaron que el concejal intentó sobornarlos y también quiso huir.

"Fue un choque simple pero el vehículo fue inmovilizado por presunto estado de embriaguez del señor Díaz, y además, porque no portaba licencia de conducción", señaló el Coronel Pedro Molano, director de la Unidad de Tránsito de la ciudad.

Horas más tarde, la sospecha de que el concejal había ingerido licor fue confirmada por el Instituto de Medicina Legal, en donde la prueba de alcoholemia resultó positiva en primer grado.

Aunque Díaz Chaparro aseguró que él no iba conduciendo la camioneta, el supuesto conductor y también escolta le negó a la Policía esa versión y afirmó que llegó al lugar minutos después de que se produjeran los hechos.

Por esta razón y ante la declaración de varios testigos, en el informe de tránsito quedó consignado que quien manejaba era el concejal y que efectivamente estaba embriagado.

"Estoy en sano juicio. Anoche si estaba celebrando 21 años de convivencia con mi esposa. Yo no me encontraba en ninguna discoteca, estaba en mi casa", afirmó con agresividad el concejal lustrabotas, quien dijo que todos los medios de comunicación estaban en su contra.

Este incidente sucedió justo un mes después de que el concejal le pidiera voluntariamente

HABLA 'LUCHO'

¿Qué pasó?

Pues que iba mi conductor, mi persona y dos cuñados y el bus atropelló mi camioneta.

¿Estaba en sano juicio?

Sí claro. Anoche celebré con Gloria, mi esposa, 21 años de convivencia.

¿Y dónde quedó su promesa de no volver a tomar?

Ahh, si me va a preguntar por eso es mejor que no me pregunte. Yo estaba con mi esposa en la casa, no en un establecimiento público.

¿Y luego salió con el carro y se estrelló?

No. ¿por qué pone palabras que yo no voy a decir?

¿Entonces qué fue lo que pasó?

¿Por qué no le preguntan al dueño del bus cuándo me va a pagar mi camioneta?

¿A usted le parece que da un buen ejemplo?

Por decir la verdad, sí, si doy buen ejemplo. El que dice la verdad ni peca, ni es mentiroso.

te al Cabildo Distrital una licencia para someterse a un tratamiento para remediar su alcoholismo.

Su retiro temporal se produ-



EL LUSTRABOTAS LUIS EDUARDO DÍAZ le cedió hace un mes su curul en el Concejo a la asesadora María del Carmen Guerrero. ARMAS / EL TIEMPO

jo tras un escándalo -el pasado 21 de septiembre-, con familiares y vecinos del barrio Las Lomas, donde vivió con sus padres por muchos años.

El caso del concejal de Bogotá no es extraño dentro del panorama nacional. Destacadas figuras del deporte como Antonio Cervantes 'Kid Pambelé', Faustino Asprilla y Jairo 'El Tigre' Castillo, llevados por el consumo de alcohol, han sido el centro de escándalos y accidentes trágicos.

Hasta **40% off**

NIKE SHOP
Calle 122
Calle 122 # 25 - 08

Del 10 al 18 de Noviembre

VENTA DE GARAJE **NOVIEMBRE 10 AL 18**

PARQUE CAMELOT \$13.000 Sin Límite

PLAZA DE COMIDAS Deliciosos Descuentos

LOS 10 MEJORES CINES

MUEBLES SALDOS

Centro Comercial Bima

Las únicas **COMPRAS** de garaje donde los precios son divertidos

Invasión de

GL

Con p

BONO \$55.998

Flatron 29"
Financiación
- Inicial: \$ 359
- 6 Cheques: \$ 229

CP-29Q54P / \$ 1.799

Equipo 1500Watt

Financiación
- Inicial: \$ 96.9
- 6 Cheques: \$ 53.9

F-577 / \$ 479.90

Menú Latino

Figura 117. El Concejal conducía ebrio

Publicación: *El Tiempo*, 10 de noviembre de 2001

Fuente: ("Concejal Conducía Ebrio," 2001)

Nota: Luis Chaparro Díaz tuvo un trasegar político extraño, pues ha sido el primer lustrabotas en llegar al Consejo de la ciudad y se quedó en la memoria colectiva no por sus iniciativas políticas sino por su alcoholismo

y por los accidentes de tránsito. A diferencia de Castillo, como se muestra a continuación, todas sus menciones están asociadas a estos dos temas.



Figura 118. Luis Chiaparrito Díaz en El Trompo
Publicación: *El Tiempo*, 28 de diciembre de 2002
Fuente: ("Luis Chiaparrito Díaz," 2002)

Nota: ¿Si dos personas cometen el mismo acto, por qué una es recordada por eso y otra no? Chaparro Díaz carga con un estigma tal que hoy es imitado en "La Luciérnaga", uno de los programas de humor con más recorrido y reconocimiento en el país, que se transmite a través de la cadena de radio nacional, Caracol Radio, y la referencia al alcohol no puede faltar. Al "Tigre Castillo" le hicieron falta otros dos episodios similares en años posteriores para que comenzará a pesar más su faceta de conductor ebrio que de estrella del fútbol retirada. Véase en la nota la burla a La Hora Zanahoria.

Sin embargo, vale la pena cerrar este apartado con esta pieza noticiosa, en la que un indignado Mockus regaña a unos conductores ebrios en un operativo especial de la policía. Esta pieza refleja el tránsito de los conductores ebrios en esta configuración: si antes podían "molestarlos", burlar o sobornar a la policía de tránsito, ahora serán regañados por la autoridad máxima de la capital (véase la Figura 54. Increíble estrellón de 14 automóviles). Los conductores ebrios se habían vuelto entonces un problema público para nuestro país, pero la solución pasará por campañas y mensajes que apelen a la moral y la vergüenza para la no repetición, es decir, a lo que es públicamente admisible o no (Gusfield, 2014, p. 295).



Figura 119. Regaño de Mockus a borrachitos
Publicación: *El Tiempo*, 14 de septiembre de 2002
Fuente: ("Regaño de Mockus a Borrachitos," 2002)

Nota: El regaño, como de padres -un padre disgustado, desconcertado, dice la nota- a hijos, tiene una alta carga moral; el borrachitos, también tiene un fuerte tono de superioridad que minimiza a estos infractores, que tienen un rol cada vez más protagónico en la vida distrital y nacional. En el último párrafo, *El Tiempo* afirma que Mockus "les reiteró que la vida es sagrada y que hay que vivirla mejor sin alcohol". Vale la pena comparar esta fotografía con una presentada en el capítulo anterior en la que los policías molestan con un conductor ebrio (véase Figura 49. Increíble estrellón de 14 vehículos). Sin duda alguna, estamos en otro momento del tratamiento de los conductores ebrios (a menos de que se sea un futbolista famoso).

Las cifras de los conductores ebrios y la accidentalidad a final de milenio: ¿Los problemas de salud pública son problemas públicos? ¿Lo son los conductores ebrios?

En uno de los primeros apartados de este capítulo dejé a la mitad una frase a propósito. López, después de dar las dramáticas cifras de muertos en las vías en el mundo y en Colombia, remata el resumen del artículo afirmando que "Viéndolo desde este punto de vista Colombia tiene un gran problema de salud pública, el cual se debe atacar si se conoce su origen y se

cuenta con las herramientas necesarias para hacerlo” (2004, p. 122). Pero ¿a qué se refiere eso de salud pública?. En “Salud Pública e historia de la Salud Pública. Una relación necesaria”, Tamayo (2013), define la salud pública como “una disciplina de carácter multidisciplinar, que tiene como objeto la protección de la salud de las poblaciones” (2013, p. 62) y, a su vez, como una práctica y una realidad social (2013, pp. 74–75) con la que el Estado busca proteger la salud de los ciudadanos.

En el caso de los conductores ebrios, tratarlos como un problema de esta naturaleza tiene diferentes aristas que comparten con otros temas de estudio de la seguridad vial. Los informes *Forensis* dan cuenta de algunos de ellos.

Lo que dicen los *Forensis* de 1999 a 2004

Antes de profundizar en por qué se puede considerar a la accidentalidad vial como un problema de salud pública, es importante adentrarse en la información que presentan los informes *Forensis*, su estructura y la manera en la que su publicación es tratada por un medio como *El Tiempo*.

En la edición del año 1999 no hay un artículo que acompañe la publicación de los datos, pero sí se menciona de forma muy rápida el concepto de *multicausalidad* y su aceptación por parte de la mayoría de los diferentes públicos y, de la mano con él, se plantean dudas sobre qué tan “accidentales” son los accidentes de tránsito, es decir, si en ellos no hay intención bien sea manifiesta -un homicidio- o latente - un homicidio por pura negligencia-. Menciona, en ese sentido, las condiciones en las que algunos conductores maniobran los vehículos, especialmente la embriaguez, la fatiga o el exceso de carga, lo que “permite cuestionar qué tan accidental realmente resultó el hecho, qué pudo haberse prevenido” (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2000, p. 141). Por lo demás, es un texto muy descriptivo en el que no se hacen recomendaciones a las autoridades.

Para el año 2000, como lo mencionamos en la introducción, hay una preocupación por las cifras en términos monetarios que supone la accidentalidad vial. Otra novedad, que no es una constante, es que se separó el informe de heridos y de muertos y las recomendaciones son diferentes en cada capítulo. Igualmente, el acento se pone sobre la prevención: “*Seems to be easier to prevent; but to do it, it is necessary to know the frequency and when, where and why they happen, the victims condition and the kind of vehicle involved, so one can promote the*

necessary interventions” (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2001, p. 185)³⁰. En el capítulo de heridos, se refieren a que los conductores respeten las normas básicas, mantengan límites de velocidad, conduzcan con prudencia, respeten las intersecciones. Por su parte, piden reglamentaciones obligatorias para que los ciclistas y motociclistas porten elementos de seguridad. A las autoridades se les recomienda hacer mantenimiento a las señales de tránsito, la demarcación de carriles, desarrollar campañas específicas sobre las causas de la accidentalidad y los principales actores viales involucrados en cada departamento y hacer controles para vigilar el uso de cinturón de seguridad, sobre todo en carretera. Sobre la embriaguez, se menciona la importancia de no conducir en este estado, sobre todo vehículos de servicio público, así como no caminar ebrio por las vías del país (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2001, pp. 198–199).

El informe sobre muertos en siniestros viales, por su parte, insiste en la multicausalidad:

There are many social, economic and politic [sic] factors that affect the occurrence of a traffic accident and so the events must be studied from the stand point [sic] of different sciences to achieve real road security instead of simple prevention and control of traffic accidents” (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2001, p. 144)³¹.

Lo que se refuerza en los comentarios finales:

Cada conductor de un vehículo es un individuo influenciado por el ambiente social, otros usuarios de la vía, normas sociales y reglas de conducta, y este a su vez ejerce influencia sobre los otros [...] Los conductores son sensibles a la influencia de otros, y un pequeño cambio en la conducta de unos pocos puede ser amplificado a través de la interacción entre los individuos y sus comunidades (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2001, p. 167)

Esto también es afirmado por Bromberg y Gomescasseres (2009, p. 188). Factores como la tolerancia de la policía, el conocimiento propio y la opinión de los demás son importantes, por ejemplo, al hablar sobre la velocidad en las carreteras, afirman que “el límite legal refleja el grado de consenso social [al igual que el irrespeto al mismo el grado de disenso]” (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2001, p. 167).

Igualmente, en un apartado especial sobre la conducción en estado de embriaguez en la ciudad de Bogotá afirman que:

³⁰ “Parece más fácil de prevenir; pero para ello es necesario conocer la frecuencia y el momento, dónde y por qué se producen, el estado de las víctimas y el tipo de vehículo implicado, para poder promover las intervenciones necesarias”. Traducción propia.

³¹ “Son muchos los factores sociales, económicos y políticos que influyen en la ocurrencia de un accidente de tráfico, por lo que los acontecimientos deben ser estudiados desde el punto de vista de diferentes ciencias para lograr una verdadera seguridad vial en lugar de la simple prevención y control de los accidentes de tráfico” (traducción propia)

La *cultura de la conducción* no es solo lo que los investigadores miden objetivamente en una vía. Es también la visión general del mundo que tiene la gente del sistema de tránsito [...] Los conductores pueden describir su propia visión y lo que piensan de otras personas, para lo cual se requiere el monitoreo de indicadores que permitan un seguimiento de la visión de la población [...] la eficacia de los diseños de ingeniería y la aceptación de la norma también puede depender de las creencias sobre la seguridad, de la influencia “real” del alcohol y del costo de accidentalidad. *La cultura de la conducción requiere generar cambios en todo el sistema: creencias, actitudes y comportamientos de la comunidad* [...] Ligado a lo anterior, el consumo de alcohol afecta la atención y las habilidades de conducción e incrementa el riesgo de morir. *Quienes conducen bajo el efecto del alcohol difieren, en varias características, de quienes no lo hacen básicamente en que son hombres jóvenes, de menores ingresos, beben más, les han suspendido la licencia de conducción en ocasiones anteriores, han tenido accidentes previamente, tienden a no usar el cinturón de seguridad y a manejar a mayor velocidad* (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2001, pp. 168–169, énfasis propio).

Este fragmento anterior refuerza el prospecto del conductor ebrio como un hombre joven, o sea en edad productiva, e irresponsable que se reforzará en prensa y en las otras ediciones y que alimenta su figura de irresponsable.

Otros comentarios sobre la campaña “Si vas a tomar, no manejes”, los controles de velocidad y las tomas de muestra de alcoholemia también dan cuenta del cubrimiento y la importancia del tema de esta investigación. Por último, algunas recomendaciones, además de la citada en extenso antes, hablan del objetivo de la cultura ciudadana que ha logrado calar al mencionar la necesidad de autorregulación y ajustes a normativas relacionadas con las escuelas de conducción y a problemas que, a pesar de ser mencionados para el caso de Barranquilla, pueden tener alcance nacional:

La guerra del centavo sigue cobrando víctimas inocentes en nuestro país, debido a la falta de políticas coherentes de las autoridades y al cumplimiento de las normas de Código Nacional de Tránsito (CNT), y por parte de conductores, pasajeros y peatones (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2001, p. 182).

Para la edición de 2001, el informe se divide, de nuevo en lesionados y muertos en accidentes viales y el análisis de la información se realizará por regiones. Aunque el informe es muy descriptivo, en la sección de recomendaciones se mencionan tres claves para mejorar la seguridad vial: la educación, referida a la necesidad de “crear hábitos de seguridad en el tráfico” (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2002, p. 182) y la necesidad de crear normas y exámenes rigurosos; la ingeniería, para hablar de la necesidad de carros bien conservados, con buenos materiales y con buena seguridad activa; y, por último, la reglamentación y la necesidad de generar procesos con garantía y seguridad y procedimientos

sancionatorios que sirvan para disuadir a los potenciales infractores (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2002).

El informe sobre fallecidos en este año es escrito por Diego López, quien también participa en una edición posterior y escribe en *El Tiempo*. Aunque este informe no tenga la misma profundidad del que citamos antes para hablar de la multicausalidad, sí nos ayuda a leer la nueva configuración que se expone en este capítulo, especialmente en el apartado de recomendaciones. Se destaca, como lo mostraremos a continuación y como ya lo mencionamos al hablar de la alcaldía de Mockus, que se ha reducido el número de muertos, pero que crece el número de heridos en las vías. Con base en lo anterior, destaca que hay “dos grandes retos para la seguridad vial y la movilidad, el Plan nacional de Seguridad Vial, lanzado por el Ministerio de Transporte y la aprobación por el congreso nacional del Nuevo Código Nacional de Tránsito Terrestre” (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2002, p. 223). Y remata diciendo que

El país ha entrado en un momento de análisis acerca de la problemática de los accidentes de tránsito y toda su relación con la sociedad, los índices de accidentalidad indican que el trabajo realizado hasta ahora no ha sido en vano, pero que no se puede desfallecer en la investigación, control, normatividad, etc., lo cual permite implementar programas que salven vidas, que las lesiones sean menos graves, que cada uno asuma su rol en el tráfico y que de alguna manera contribuya al objetivo primordial de la seguridad vial - disminuir la accidentalidad (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2002, p. 224).

Por su parte, el informe de 2002 mantiene la distribución de heridos y muertos. En ambos apartados los análisis sociológicos y de contexto son muy importantes y se reitera la necesidad de trabajar en la multicausalidad desde una visión interdisciplinar que involucre la ya mencionada ingeniería hasta ciencias sociales como la sociología para cambiar los comportamientos de algunos actores viales “ya que no se tiene consciencia de que parte del problema, radica en las conductas inadecuadas dentro de los espacios riesgosos” (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2003, p. 152). A lo que añade que:

En la comunidad no existe la consciencia de que estos hechos se pueden prevenir y controlar adoptando unas prácticas acordes con las normas vigentes, precisamente porque los accidentes de tránsito operan según ciertos patrones de comportamiento, a partir de los cuales es posible establecer áreas críticas y factores vulnerantes [...] Además, las entidades que tienen a su cargo el engranaje vial piensan que la solución es un asunto exclusivamente de ingeniería, y por eso construyen autos más seguros para reducir su vulnerabilidad, motivo por el cual se explica por qué la industria automotriz evoluciona a un ritmo más acelerado del que lo hace la infraestructura vial. El problema con lo anterior, radica en el hecho de que la ingeniería no contempla a los individuos como parte importante de la problemática de la

accidentalidad, sino como un actor secundario de la problemática. La seguridad vial debe ser considerada como el engranaje de un gran sistema, en el que no puede funcionar separadamente cada uno de sus componentes (personas, vehículos e infraestructura vial) (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2003, pp. 156–157, énfasis propio).

En ese sentido se recomienda poner unos mínimos en cuanto a seguridad en los vehículos (cinturón, apoyacabezas, frenos ABS, airbags), cátedras de educación vial para adultos y para niños (esto ya teniendo en cuenta la promulgación del Código Nacional de Tránsito), hacer evaluaciones a la Policía y “continuar con los operativos de control de embriaguez en la ciudad de Bogotá y extenderlos a nivel nacional, para sancionar a los conductores que manejen en estado de embriaguez” (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2003, p. 167), entre otras prácticas.

Sobre los muertos de este año en las vías, las afirmaciones son más contundentes:

*Currently, in Colombia it has been made important efforts in order to decrease the number of deaths in traffic accidents, specially [sic] in the Capital, but all people must respect one another, making sure that the laws can be followed and as a result lot of deaths could be avoided. It is annoying that those people die due to lack of commitment of government and the population*³² (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2003, p. 130).

Asimismo, la mención a que esta es la principal causa de accidentalidad en el mundo, especialmente en aquellos países con menos crecimiento expresado en mayor producto interno bruto (PIB), “Los accidentes de tránsito evidencian desajustes en los acuerdos sociales que regulen las formas de creación y ocupación del espacio público” (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2003, p. 133).

Se hace también una mención explícita a la conducción en estado de embriaguez:

La accidentalidad vial como consecuencia del factor humano es cercana al 90% y se puede atribuir a diferentes causas tales como: consumo de alcohol y/o sustancias psicoactivas, imprudencia, caso omiso a las señales de tránsito, desconocimiento, exceso de velocidad, entre otras (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2003, p. 138).

Es de anotar, sin embargo, que para el lector no es fácil deducir de dónde sale la cifra ni si es completamente veraz para el caso colombiano. En este informe se concluye que

Los colombianos todavía no hemos asumido la gravedad de los accidentes de tránsito, aún dadas las innumerables campañas adelantadas por el Fondo de Prevención Vial, que entre

³² “Actualmente, en Colombia se han hecho esfuerzos importantes para disminuir el número de muertes en accidentes de tránsito, especialmente en la capital, pero todas las personas deben respetarse entre sí, haciendo que las leyes se cumplan y como resultado se puedan evitar muchas muertes. Es preocupante que esas personas mueran por la falta de compromiso del gobierno y de la población” (traducción propia)

otras cosas, contó con un presupuesto del 3% del total de los recaudos del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), porcentaje invertido en apoyo, control y otros programas educativos en el nivel nacional para el 2002 (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2003, p. 147).

Y adiciona que hace falta “asumir una actitud frente a su responsabilidad frente a ellos para, de esta manera, lograr mayores niveles de seguridad, a partir del conocimiento y la observación de las disposiciones legales que rigen el flujo vehicular” (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2003, p. 147). Por lo anterior, recomienda a las autoridades hacer cumplir las normas del Código de Tránsito para atacar a los responsables del 90% de los accidentes, los conductores, pues a pesar de que se trate de vehículos motorizados, se está en manos de personas que deberían conducir a la defensiva (calculando los peligros, mirando hacia todos lados, manteniendo la distancia y desconfiando de las acciones de los demás, siempre en plan preventivo (Guerrero A., 2002).

El informe de 2003 ya lo hemos tratado, pero vale la pena mencionar que volverá a juntar el reporte de heridos y de muertos y que reconoce los esfuerzos realizados en los últimos años y reseñados en otros apartados:

Hay una curva decreciente y mayor conciencia por parte del gobierno y la sociedad para mejorar la calidad del tránsito, la actitud de los peatones, conductores de vehículos y su interacción mutua que lleven a comprender cuales son los verdaderos beneficios de un tránsito y un transporte organizado y seguro (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2004, p. 121).

También reconoce que “han sido muy importantes en los últimos años los programas de seguridad vial en el sector público, así como las iniciativas de organismos privados que han permitido que el número de muertos haya disminuido”. A lo anterior se suma que se observa que

la curva que refleja la muerte de pasajeros de vehículo en accidente de tránsito durante la última década la cual es francamente decreciente, y más aún desde 1998 coincidiendo con el gran impulso de las campañas de prevención para conductores y pasajeros como ‘el conductor elegido’ y ‘entregue las llaves’(Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2004, p. 140, énfasis propio).

Diego López, funcionario de INMLCF y autor de esta parte del Informe, finaliza recomendando a las autoridades investigar más en las causas de los siniestros para poder hacer más trabajo de prevención, ya que las iniciativas del FPV no son suficientes y se requiere de cooperación internacional.

Teniendo en cuenta la alta calidad de los análisis de estos años y que el Informe de 2004, que es el que conmemora 90 años del Instituto, queda la sensación de que este desentona un

poco con los años anteriores, pues se vuelve a los informes más descriptivos, a pesar de que las conclusiones sean de utilidad para este trabajo. Estas se enfocan sobre todo en la prevención de siniestros a partir de la modificación de comportamientos -muy en la lógica de la cultura ciudadana y su ingeniería de la cultura- por lo que las divide en dos tipos, las intencionales (el aprendizaje por imitación y la necesidad de ampliar las buenas) y los errores (referidos a los problemas que afectan el acto automatizado de la conducción, como hablar por teléfono o conducir embriagado) y concluyen que

la experiencia de Colombia hacia el cambio de la conducta en los usuarios de las vías se ha manifestado en algunas campañas emprendidas por el FPV, tales como ‘entregue las llaves’ (conductor elegido), ‘escuchar a las estrellas negras’ y ‘algunos animales no usan casco’; sin embargo, falta realizar un análisis a fondo sobre el impacto de estas en la reducción de la mortalidad y la morbilidad por accidentes de tránsito (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2005, p. 223).

Vale la pena también mencionar la importancia que este y todos los informes previos le dan a que la accidentalidad vial sea la segunda causa de muerte en Colombia y la necesidad de que los ciudadanos cambien sus comportamientos para acompañar las mejoras del mercado automotriz.

Y al fin, ¿cuántos ebrios hay en las vías?

Las cifras del año 2004 del informe permiten entender los progresos del país en materia de accidentalidad, que alcanza su cifra más baja de muertos y lesionados en accidentes de tránsito en siete años. La mitad de ellos son hombres entre los 18 y 45 años, es decir, en plena edad productiva, pero se resalta que hubo 149 muertos y 829 heridos menos que en 2003. No obstante lo anterior, y hasta nuestros días, esta es la segunda causa de muerte en el país, detrás de los homicidios, y la tercera en lesiones por detrás de las lesiones interpersonales y la violencia intrafamiliar (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2005, pp. 20–21).

Tipo lesión	No fatales		Fatales		Total lesionados en AT	
	Nº Casos	Tasa	Nº Casos	Tasa	Nº Casos	Tasa
2000	51458	121,65	6551	15,49	58009	137,14
2001	47148	109,56	6346	14,75	53494	124,30
2002	42837	97,86	6063	13,85	48900	111,71
2003	36743	82,51	5632	12,65	42375	95,16
2004	35914	79,29	5483	12,11	41397	91,40

Fuente: Base de datos de las 122 Unidades Básicas del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses

Tabla 8. Lesiones por accidentes de tránsito valoradas por el INML CF. Colombia 2000 – 2004

Fuente: *Forensis 2004. Datos para la vida* (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2005, p. 233).

Los datos sobre los roles de los actores en las vías van a mantener tendencias mostrados en años anteriores, siendo los peatones, las principales víctimas. Por su parte, los conductores habían venido reduciendo su tendencia en cuanto a muertes, pero aumentando en número de heridos, lo que demuestra que los choques eran más numerosos, pero menos letales. Sin embargo, dos actores repuntaron y se perfilaban desde años atrás como los próximos sujetos de intervención de las autoridades en materia de prevención: los motociclistas por su aumento en las muertes, y los ciclistas por el número de lesionados.

Condición	Muertos				Diferencia 2003-2004		Lesionados				Diferencia 2003-2004		
	Victima	2003	Frecuencia relativa	2004	Frecuencia relativa	Nº Casos	% de diferencia	2003	Frecuencia relativa	2004	Frecuencia relativa	Nº Casos	% de diferencia
Peatón		2173	38,6	2065	37,7	-108	-5,0	8874	24,2	9946	27,7	1072	12,1
Pasajero		1026	18,2	893	16,3	-133	-13,0	6406	17,4	7329	20,4	923	14,4
Conductor		612	10,9	533	9,7	-79	-12,9	3903	10,6	2338	6,5	-1565	-40,1
Motociclista		1202	21,3	1334	24,3	132	11,0	8074	22,0	11516	32,1	3442	42,6
Ciclista		474	8,4	445	8,1	-29	-6,1	2152	5,9	3457	9,6	1305	60,6
Otros		-	-	-	-	-	-	266	0,7	0	0,0	-266	-100,0
Sin dato		145	2,6	213	3,9	68	46,9	7068	19,2	1328	3,7	-5740	-81,2
Total		5632	100,0	5483	100,0	-149	-2,6	36743	100,0	35914	100,0	-829	-2,3

Tabla 9. Lesiones en accidentes de tránsito según gravedad, por condición de la víctima, valorados por el INMLCF. Colombia 2003 – 2004

Fuente: *Forensis 2004. Datos para la vida* (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2005, p. 33)

Lamentablemente esta misma claridad no se encuentra en las causas de los siniestros, que a veces son mencionados y otras no. Esto es una limitante constante para entender la evolución en términos de números de conductores ebrios en las vías nacionales, pero apoya nuestra tesis de que son unos coprotagonistas de un problema mucho más grande, que incluso será considerado por algunos como uno de salud pública, el de la accidentalidad.

Hay momentos, como los enunciamos antes, en los que los borrachos están involucrados en un 90% de los siniestros, otros, como en el informe del año 2001 en el que Marta Isabel Soriano, encargada de este, afirma que

es posible extraer un número indeterminado de afectados cuyas vidas girarían [sic] en torno al alcohol y otras drogas, como se deduce de frecuentes causas de tráfico, o que limitan con la frontera de la exclusión social, la realidad posible es que un amplio grupo de afectados sí realizase [sic] dicha vida normalizada (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2002, p. 195).

En el informe del 2000, por su parte, se afirma al hablar del recurrente pico de diciembre que “probablemente al consumo de licor, la época de vacaciones, [la] disminución de los controles sociales e incremento de los desplazamientos” tengan incidencia en ese aumento.

Igualmente, se destaca la reducción en las cifras de abril, presumiblemente por la campaña “Si vas a manejar, no tomes... por ningún motivo” (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2001, pp. 187–188). Lastimosamente no es posible rastrear las causas de los siniestros con claridad, lo que apoya esa creación de la realidad en la que un número cualquiera se convierte en una realidad, sobre todo en los medios.

Ya veíamos, por ejemplo, el caso del ministro de transporte para el que un conductor ebrio es casi tan peligroso *como* un guerrillero con un fusil (“Guerra a Conductores En Estado de Embriaguez,” 1999) y que son responsables del 50% de la accidentalidad del país (véase la figura 107). En *El Tiempo* esa es la regla. En una nota del 27 de enero de 1995, se afirma que estos conductores son la segunda causa de accidentalidad por detrás de la distracción y por delante del exceso de velocidad, pero no se mencionan las fuentes (“Pero, Por Qué Hay Accidentes,” 1995). Solamente ocho días después, aparece en la cuarta posición de las causas por las que más comparendos impone la STT en la ciudad, lo que genera confusión por la relación que debería haber entre una cosa y otra (“Accidentes, Viernes Día Caótico,” 1995). Otro ejemplo de ello es la noticia “Más accidentes pero con menos muertos” del 1 de febrero de 1997, en la que se afirma que “de todas las causas, que son diversas, el alcohol predomina y se lleva el primer lugar, parece que por las calles y arterias de la capital corrieran ríos de alcohol” (Muñoz M, 1997). Sin embargo, cuando se revisan las cifras se ve que los que más iban borrachos eran los peatones y que sólo se hicieron pruebas de alcoholemia al 50% de los involucrados en los accidentes. No obstante, el 13 de diciembre del mismo año, acudiendo a cifras del Ministerio de Transporte, se afirma que el alcohol es responsable del 14,7% de los accidentes, sólo por detrás del exceso de velocidad (18,7%) (“Prevenir Es Vivir,” 1997). En abril del siguiente año, según el INVIAS y el FPV la embriaguez ya era responsable del 6,7% accidentes de 1996, mientras que las fallas mecánicas estaban en el 38,7% de los siniestros. El título de la nota explica el “cambio” en las cifras: “Aumentaron las fallas mecánicas en carretera” (Vargas A., 1998). Por su parte, en 1999, Peñalosa, en su promoción de la Rumba Sana (véase la Figura 105. Rumba, pero muy sana), afirmaba que el alcohol estaba presente en el 80% de los accidentes de la capital y que el 8,7% de la población era alcohólica (“Más Rumba Sana Como Prevención,” 1999).

Da la sensación de que al medio solamente le importa la frase que le pegue al titular. Un ejemplo de ello: la frase, “según la Policía la mayoría de los accidentes se dan por exceso de velocidad”; el titular: “Los bogotanos conducen a mil...”; el argumento: en el 60% de los accidentes hay exceso de velocidad, junto con otros problemas menores de los que no se dan cifras: alcohol, descuido, irrespeto de las señales de tránsito (Rojas Franco, 2001). En diciembre de ese mismo año se enuncia de nuevo que la embriaguez está presente en el 50%

de los accidentes (“Parranda... y Los Malos Tragos,” 2001) pero el FPV la lista en el octavo lugar de las causas de accidentalidad con el 5,72% cinco meses después (Orduz, 2002). En diciembre del 2002, cuando más conductores ebrios hay históricamente en la vía, el mismo FPV dirá que el licor está presente en el 44% de los siniestros (Redacción Nacional, 2002).

Otra tendencia que se evidencia en la prensa es que las cifras sólo se refieren a momentos específicos, como sucede con una noticia del 27 de diciembre de 1996 que afirma que, según la Secretaría de Salud de Bogotá, en el 40% de los accidentes del mes de diciembre, había alcohol involucrado (“1187 Lesiones Violentas Durante Este Diciembre,” 1996) y en ese sentido se celebró que 1999 fuera el primer año en el que no se presentó ningún accidente en noche buena, en la que los ebrios suelen ser protagonistas (“El 99, Con Menos Accidentes,” 1999).

En *El Tiempo* se hablará muchísimo del trago y la accidentalidad, se hablará de los números, como lo hace el INMLCF y el FPV, pero no se pueden seguir las cifras ni las causas con claridad. Lo que sí sabemos es que en esta segunda configuración, el alcohol, la accidentalidad y los conductores ebrios se han convertido en “enemigos públicos”.



Figura 120. Impresiones de novato en noche de piques

Publicación: *El Tiempo*, 15 de junio de 2003

Fuente: Cortés Sánchez, D. (2001)

Nota: Los tiempos han cambiado: con ocasión de un proyecto de ley que busca legalizar los piques en Bogotá, *El Tiempo* será el vocero de la indignación ciudadana porque estos escenarios donde el alcohol y la droga abundan y que van en contra del trabajo del FPV y de la SST por bajar la accidentalidad ("El 'Pique' Del Concejo," 2003). Al final, el proyecto se cayó, pero el periódico muestra como en 30 años cambia el tratamiento a un tema sin dejar los prejuicios contra un grupo poblacional. Puede que no haya claridad en las cifras, pero sí las hay sobre las sensaciones que generan las prácticas de algunos grupos poblacionales, como los jóvenes, constantemente asociados a la irresponsabilidad, la rumba y el licor. En este caso, todo conjugado en los "piques".

Más allá del anuncio de ser la segunda causa de muerte, que no es poco, no se puede ir más a fondo. A esto nos referimos justamente cuando hablamos del *como si*: la enunciación del problema, su masificación tiene un papel poderoso que transforma la realidad a partir de sus enunciados (Cefaï, 2014; Gusfield, 2014)³³. Si la cifra puede pasar del 6,7% al 90% en unos años, hay unos problemas de consolidación de información y de la investigación que se hace para recogerla, dos de las principales recomendaciones de la OMS. El alcohol está allí junto a otros problemas de la seguridad vial, pero no es posible rastrear con certeza su comportamiento en términos de cifras.

La OMS como punto de consolidación y de partida para un problema cada vez más público

Lo que estos informes comentan y otros temas que aquí se han analizado, fue en gran parte condensado en el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*, publicado por la OMS y el Banco Mundial en el año 2004. El propósito de este documento, que se divide en cuatro secciones o capítulos -i) fundamentos, efectos y repercusiones; ii) factores de riesgo e intervenciones; iii) conclusiones y iv) recomendaciones- es “presentar un panorama general de los conocimientos existentes sobre la magnitud, los factores de riesgos y las repercusiones de esos traumatismos y sobre las formas de prevenir y reducir sus repercusiones” (Organización Mundial de la Salud, 2004b, Prólogo) y, a su vez, generar conciencia, compromiso entre los que toman decisiones para que apliquen estrategias, contribuir a cambiar la manera en la que se entiende la accidentalidad y propender por el fortalecimiento y las alianzas que permitan generar mejores escenarios para la prevención vial (Organización Mundial de la Salud, 2004b, p. 1).

Esta publicación es clave para esta investigación en varios sentidos. El primero es que es un gran acervo de conocimientos, cifras y datos de todo el mundo sobre la seguridad vial, que se presentan especialmente a las autoridades de transporte al momento de la publicación, en un sólo documento. El segundo es que, como se mencionó al principio del capítulo, es la publicación que acompañó la conmemoración del 2004 como año de la accidentalidad vial, un hito para Colombia y el mundo ya que visibilizó un problema latente pero ignorado a pesar

³³ Al respecto, Cefaï afirma que “si una situación es reconocida *como si* revistiese las características de un problema público, eso se debe a que se elaboró de modo que resultase perceptible e inteligible para un público indirectamente afectado. Adquiere esa objetividad fáctica y *moral* -y la fuerza apremiante conexas- a lo largo de un trabajo de investigación que no se hace de cualquier manera [...] No cualquier situación puede ser presentada como problema público. Hay criterios de evaluación y de apreciación de buen y mal testimonio, buena y mala investigación periodística, buen y mal manejo estadístico, buen o mala explicación científica o decisión judicial” (2014, pp. 29–30).

de sus efectos en la sociedad (Organización Mundial de la Salud, 2004b, p. 41). Esto quiere decir que uno de los organismos multilaterales más importantes del mundo, Naciones Unidas, y una de las organizaciones adscritas a ella, decidió poner el tema sobre esta mesa, que es descrito como un sufrimiento o una matanza en todo el mundo, bajo la premisa de que los choques y los traumatismos no son accidentales, sino prevenibles, pero que se requiere de una fuerte voluntad política y de actividades concertadas y sostenidas de diversos actores para poder salvar vidas (Organización Mundial de la Salud, 2004a). En tercer lugar, es importante destacar que en su elaboración y publicación también participó el Banco Mundial -lo que también da cuenta de su importancia-, organismo ya mencionado en el capítulo anterior, que le imprimió al informe el discurso del desarrollo en relación con la reducción de la pobreza, la mortalidad y la mención constante a que los países de ingresos medios y bajos - como Colombia - prueben validen y prueben estrategias de los países ricos para mejorar la seguridad de las carreteras en sus países (Organización Mundial de la Salud, 2004b, p. 43) . Como se puede deducir de esto, el transporte y la seguridad vial no se pueden desligar de esta idea de progreso: “Todos los países pueden resultar beneficiados al transformar y adaptar tecnología de seguridad vial que se ha probado en otros” (Organización Mundial de la Salud, 2004b, p. 19).

Este informe también es fundamental porque ayuda a entender la naturaleza del problema de la seguridad vial y de los conductores ebrios como problema público y por qué hemos decidido darles el papel de coprotagonistas de esta nueva configuración:

El problema de los choques y los traumatismos causados por el tránsito no ‘pertenece’ a ningún organismo específico ni en el plano nacional ni a escala internacional. Por el contrario, la responsabilidad sobre los diversos aspectos del problema (incluyendo el diseño de los vehículos, el trazado de la vía pública y las redes viales, la planificación urbana y rural, la introducción y la aplicación de la legislación en materia de seguridad vial y el cuidado y tratamiento de las víctimas del choque), está repartida entre muchos sectores y grupos diferentes [...] En este contexto no es de extrañar que a menudo haya faltado la voluntad política para formular las políticas y problemas eficaces de la seguridad vial (Organización Mundial de la Salud, 2004c, p. 41, énfasis propio).

Sin duda alguna, y como se puede deducir de lo aquí expuesto, la accidentalidad y la seguridad vial son dos temas que se están posicionando en la agenda pública y al que se le prestará más atención en esta configuración. Sin embargo, los conductores ebrios no son el foco, a pesar de estar directamente relacionado con ella. A través del recorrido por la prensa y la revisión de los informes del IMLGCF y de la OMS, se entiende que son una preocupación, pero que están detrás de la necesidad de hacer que las vías, uno de los espacios más importantes de las sociedades modernas, sean cada vez más seguras.

Con ese propósito, el informe de la OMS y el Banco Mundial compila los motivos por los que podemos entender la accidentalidad vial como un problema público, partiendo del hecho de la cantidad de muertos que hay en las vías del mundo - más de un millón - y los costos sociales (familias rotas, por ejemplo) y económicos (en términos de años de vida productiva perdida, atención médica, pago de primas de seguros, entre otros, que calcula en 518 millones de dólares) bajo la premisa de que esos muertos y consecuencias son inaceptables y, sobre todo, evitables.

Para que sea evitable, dicen los autores, es necesario entender de otra manera la accidentalidad. Para ello, como lo hicimos nosotros, la matriz de Haddon y compañía (1964)(1964) y desarrollos conceptuales similares son determinantes. Se hace necesario entonces entender que el trabajo por la prevención abarca tres momentos, el que antecede al siniestro (las condiciones del conductor, el vehículo y la vía), lo que se debe hacer durante el mismo (la seguridad de los vehículos, las carreteras y las autoridades, por ejemplo, para que su impacto sea lo menos fuerte posible) y lo que viene después (la atención a las víctimas del siniestro y la recopilación de datos para poner en marcha acciones que prevengan la repetición de los hechos). Esto implica entender que el conductor no es un individuo aislado, sino que hace parte de un entorno social en el que se comparten responsabilidades (véase la figura).



Figura 121. Entidades y colectivos que influyen en la elaboración de políticas de prevención de traumatismos en la vía pública

Fuente: *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Resumen.* (Organización Mundial de la Salud, 2004b, p. 7)

Nota: En el caso colombiano, para el momento de publicación del informe, varios actores ya estaban allí (la industria - aunque todavía falte mucho -, algunos usuarios, el gobierno daba sus primeros pasos, los medios, como *El Tiempo*, entre otros), pero la ausencia de una política clara por parte del gobierno es evidente. Por su parte, organizaciones de la sociedad civil se harán sentir unos años después, como se demuestra en la tercera configuración.

En ese mismo sentido, la investigación de diferentes áreas del saber (medicina, biomecánica, epidemiología, sociología, criminología, educación, ingeniería, por mencionar algunas), son claves para poder describir, investigar, explorar y poder consolidar fuentes y definir datos sobre la accidentalidad. En ese orden de ideas, como comenta la OMS: “Es esencial disponer de datos precisos para decidir el orden de la prioridad de los problemas de salud pública, vigilar las tendencias y evaluar los programas de intervención” (Organización Mundial de la Salud, 2004b, p. 17). Sin cifras ni instituciones dedicadas enteramente al entendimiento de la accidentalidad vial, no se puede convencer a quienes hacen políticas públicas de la importancia del tema, mucho menos generarlas, afirma el informe. El INMLCF será, como lo mostramos antes, el abanderado de este tema en nuestro país.

Para que esto se dé, sobre todo en países en desarrollo o de rentas bajas y medias, como el nuestro, es necesario implementar unos principios básicos: trabajar por buenos trazados de las vías públicas, hacer una buena gestión del tránsito, implementar políticas que permitan mayor seguridad para los vehículos, trabajar por reducir la velocidad, hacer obligatorio el uso del cinturón de seguridad y aplicar los límites de la alcoholemia, entre otros. En pro de lo anterior, las fuentes aquí revisadas coinciden en la necesidad de tener un enfoque sistémico, interdisciplinario y en el que todos los actores pongan su granito de arena. Una de las principales conclusiones que arroja el informe de la OMS es que:

Para lograr un sistema de tránsito menos peligroso se requiere un ‘enfoque sistémico’, entendiendo el sistema como un conjunto y como la intención entre sus elementos, e identificado cuándo existen posibilidades de intervención [...] *Un sistema de tránsito será seguro si se adapta a la vulnerabilidad y fiabilidad humanas y las compensa* (Organización Mundial de la Salud, 2004c, p. 41, énfasis propio).

En la tercera sección de la publicación, referida a la identificación de los factores de riesgo, es donde se encuentra más información sobre el problema de la conducción en estado de embriaguez, que se considera un elemento importante (junto con otras causas de accidentalidad importantes, como la velocidad) de incidencia del choque y que aumenta la probabilidad de sufrir o generar más lesiones al momento del accidente. En este apartado se mantiene el perfilamiento del conductor ebrio como un hombre joven que, al momento del accidente, no está en los grados más altos de presencia de alcohol en la sangre, sino en los

bajos y los medios, que afectan de forma importante sus reflejos, lo desinhiben, le dan más confianza para conducir de manera irresponsable y así irrespetar señales de tránsito y límites de velocidad, por ejemplo (Organización Mundial de la Salud, 2004b, p. 33). La recomendación de la OMS sobre este tema va de la mano con las apuestas mockusianas - que son alabadas en dos apartados y son referentes para Colombia, según la publicación -: disuadir, castigar efectivamente y hacer controles en lugares y momentos imprevisibles. Si lo anterior se acompaña de fuertes campañas de divulgación a través de los medios de comunicación, que informen a la ciudadanía y la eduquen para “crear un clima de interés por la seguridad vial y lograr una mayor aceptación pública de intervenciones eficaces”, los resultados pueden ser positivos.

No obstante, el alcohol es solo uno de esos elementos para tener en cuenta, no el más importante. El protagonismo lo comparte con la necesidad de generar vehículos más visibles, inteligentes y resistentes (Organización Mundial de la Salud, 2004b, p. 26), la necesidad de controlar la velocidad y hacer obligatorio el uso de elementos como el cinturón y el casco de seguridad y chaleco en caso de vehículos de dos ruedas y de elementos como airbags, frenos antibloqueo y chips que lean las condiciones de los conductores.

Al finalizar el informe la OMS le pide a los gobiernos del mundo seguir estas seis recomendaciones:

- Tener un organismo público encargado de forma exclusiva a la accidentalidad;
- Avanzar y evaluar en la puesta en práctica de programas en pro de la prevención vial;
- Generar una estrategia y un plan nacional multisectorial e interdisciplinario con metas claras y concretas;
- Invertir cantidades de dinero importantes que permitan el funcionamiento de la entidad con recursos humanos expertos;
- Aplicar medidas concretas en consonancia con lo anterior; y
- Apoyar el desarrollo de la capacidad nacional en el tema y fomentar y facilitar la cooperación internacional en el mismo

La manera en la que Colombia aplicó o no estos pasos la estudiaremos en el siguiente apartado de este capítulo y en el último capítulo de este trabajo.

Este informe fue un hito que sirvió como punto de partida para muchos gobiernos que no tenían experiencia en el tema - el colombiano, como ya lo vimos, venía registrando buenos resultados en el tema, con el indudable liderazgo de la capital del país - y para otros, como los del norte, el punto de llegada para servir de modelo e inspiración para los demás después de décadas de buenos resultados y prácticas. Sin embargo, fue solo un primer paso en pro de

la concientización de estados y sociedades y que se asuman responsabilidades y se identifique a los actores involucrados en el mismo, algo fundamental para los problemas públicos y su estructuración como tal (Gusfield, 2014). Si el llamado de este informe es a la conciencia, a la creación de una cultura alrededor de las vías y de una actitud frente al tema (Cefai, 2014, p. 38), el siguiente, realizado en 2009, será a la acción.

La Ley 769 de 2002, el nuevo Código Nacional de Tránsito Terrestre: ¿la letra con sangre entra?

Como lo mencionamos en la introducción, las configuraciones que aquí estudiamos están marcadas por hitos jurídicos. En este caso, el punto alrededor del cual gira este capítulo es la Ley 769 de 2002, o Código Nacional de Tránsito Terrestre. Este, sin duda es un gran hecho para el país, pues representa un nuevo orden social y jurídico en el tema, que después de treinta años requería una nueva carta de navegación.

El trasegar de esta ley no fue fácil; en una nota, *El Tiempo* afirma que su promulgación pasó por lo menos ocho intentos que abarcan el periodo de 1993 a 2001 y la importancia que se le da a su aparición, a diferencia del Código del año 1970, da cuenta del significado que tuvo para todos los vinculados con la movilidad y el tránsito del país.

A pesar de su importancia, al menos en el trabajo de revisión de prensa realizado en el marco de esta investigación, no se identificaron todos los intentos por sancionar esta ley. Empero, sí se hace mención, por ejemplo, al intento del año 1999 de llevar una ley que sancionará nuevas prácticas, como hablar por teléfono mientras se conduce -véase *No a celular mientras se conduce*, 10 de julio de 1999 (“No a Celular Mientras Se Conduce,” 1999) -, imponer multas a los peatones que no usen los puentes peatonales o a los ciclistas que no usen elementos de protección como casco y chaleco. Otro ejemplo que registra el diario es que el 4 de agosto de 2001 se anunció que se presentaban al Congreso, 45 proyectos de ley, entre los que se menciona la creación de la Unidad Investigativa Especial de Accidentes de Tránsito (“Al Congreso 45 Proyectos de Ley,” 2001).

Sin duda alguna, entre la opinión pública, los expertos y algunos legisladores ya hay pedidos de que se genere un nuevo Código o se fortalezcan las sanciones a ciertas conductas. Un ejemplo interesante para esta investigación es una nota del 24 de diciembre de 1999 titulada “La gasolina y el licor, una mezcla mortal”.

La gasolina y el licor, una mezcla mortal

Aunque algunos conductores no lo quieran aceptar, una sola cerveza puede causar una tragedia. Tomarla puede traducirse en la inmovilización de un vehículo, suspensión del pase por seis meses, lesiones y muerte del conductor, pasajero o peatón, entre otras muchas posibilidades.

Aunque en los últimos meses, los indicadores de accidentalidad ligados al consumo de alcohol han disminuido, lo cierto es que esta sigue siendo una causa importante en la ocurrencia de esos hechos.

MÁS INFORMACIÓN / 2C

Alcohol y muertes



Total de casos registrados: 313

Datos de 1998. Casos positivos en necropsias realizadas en Bogotá.

Gráfico: Diseño Editorial / EL TIEMPO. Fuente: Fondo de Prevención Vial.

Aunque muchos no lo quieran aceptar, una sola cerveza puede causar una tragedia. En el próximo semestre hará curso en el Congreso de la República un proyecto de ley para quitar el pase hasta por 20 años a quien conduzca embriagado.



CADA PERSONA tolera de manera diferente los niveles de alcohol que consume.

Hay más muertes en accidentes de tránsito que en combates

Con licor, no maneje

Por MARTHA LIZ MONROY G. y ROUFFENCA G.

• Redacción de EL TIEMPO

Immovilización del vehículo, suspensión del pase por seis meses, confiscación de los papeles, fractura y amputación de algunas de las extremidades, daños permanentes y muerte del conductor, pasando o peñón.

Esta es tan solo una pequeña lista de posibilidades de lo que puede suceder cuando una persona se sienta al frente de un volante en estado de embriaguez.

Aunque las cifras para 1999 han disminuido (ver cuadros), datos del Ministerio de Transporte muestran que en 1998 se presentaron 206.285 accidentes de tránsito con un saldo de 7.595 muertos y 32.965 heridos.

Según la ciudad, en la mitad de los casos las personas que murieron en esos hechos habían ingerido licores antes o durante el viaje que realizaban.

Muchos conductores piensan que una cerveza no le va a hacer ningún daño, pero eso depende de las condiciones del organismo. Hay quienes, con un grado de alcoholismo avanzado, se tiran un solo trago y quedan ebrios.

"Después se van para sus casas y la historia termina en tragedia para ellos, su familia o la familia de alguien a quien le siguiera en camino", afirma el teniente coronel Pedro Antonio Molano, comandante de la Estación Metropolitana de Tránsito.

En un hecho demostrado que en Colombia mueren más personas en accidentes de tránsito que en combates generados por el conflicto armado. En este último caso, en la presente década, los enfrentamientos armados han dejado 3.500 muertos anuales, en promedio. Basta contrastar esta cifra con los datos del año 98 y el peso que tienen los casos de alcoholamiento en esos incidentes.

Las campañas

En los últimos meses entidades como el Fondo de Prevención Vial, la Secretaría de Tránsito, la Policía, la Alcaldía y el Ministerio de Transporte han intensificado las campañas en radio, prensa, cine y televisión para presionar a los ciudadanos para que eviten consumir bebidas alcohólicas a la hora de conducir.

En Bogotá, esas campañas parecen haber calado. Si se miran las cifras se encuentra que, hasta julio pasado, de los 313 accidentes registrados han sido el 13 por ciento en los que el conductor se embriagó.

Los índices parecen haber bajado conforme aumentan las campañas de educación ciudadana por licorismo. Mientras en enero las multas sumaron 992, en octubre se elevaron a 1.784.

En el contexto de este tema se han intensificado las campañas y se han impuesto altos multas de compensación.

Equivalencias

Una cerveza equivale a un vaso de vino o un vaso de whisky o un vaso de brandy o un vaso de aguardiente.

En un período de 10 minutos una cantidad de alcohol (12 gramos, aproximadamente) está en la sangre en un nivel del 50%. En una hora es del 100%. Es decir, el efecto de embriaguez es relativamente corto.

Con aproximadamente cuatro cervezas o cuatro tragos de licor el riesgo de accidente es 50 veces más probable.

El hígado metaboliza 12 gramos en una hora.

Una persona no puede calcular su límite de tolerancia al alcohol sin que lo altere porque está sujeta de varias circunstancias como el estado anímico, física y condición del organismo.

Tras seis horas de 8 a 10 horas de finalizada el consumo, el sector desaparece del organismo.

RECOMENDACIONES

Si se va a ingerir licor no conduzca. Transportado en un vehículo de servicio público.

Si decidió tomar trago, es la ciudad en su automóvil, lleve todos los elementos y documentos para evitar ser detenido en los puntos de control.

Adquiera de que los límites de su vehículo estén en perfectas condiciones y de que los cinturones de seguridad funcionen.

Recuerde que la velocidad dentro de la ciudad debe ser de máximo 60 kilómetros por hora. En carretera es de 90 kilómetros máximo.

No viaje en buses con sobrepeso.

Se le recomienda a los peatones no trabajar embriagados, usar los puentes peatonales y los céspedes.

Si se va a usar a las autoridades recomendaciones y aún así decidió manejar, piense muy bien en las consecuencias y en el daño que puede ocasionar. Debe sobrevivir en el primer parqueo pero que encuentre.

Comparados e inmovilizados por embriaguez

Mes	Comparados	Inmovilizados
Enero	392	424
Febrero	392	424
Marzo	392	424
Abril	392	424
Mayo	392	424
Junio	392	424
Julio	392	424
Agosto	392	424
Septiembre	392	424
Octubre	392	424
Noviembre	392	424
Diciembre	392	424
(hasta el 18)	392	424

EL PROCESO A LOS BORRACHOS

El procedimiento en los puntos de control de embriaguez de la Policía de Tránsito es el siguiente:

Examen de un médico legista del Instituto de Medicina Legal. En cada punto de control debe haber uno y si es la persona que determina el estado de alcoholamiento del conductor.

Después del dictamen se hace un comparando específico cuando el grado de alcoholamiento del conductor.

El comparando vale 20 salarios mínimos (cerca de 140.000 pesos).

Se hace un inventario preliminar del vehículo antes de llevarlo a los puntos. En ese lugar se hace el inventario de fin.

La licencia es retenida por un período de seis meses. Si no aparece en los puntos de control se le devuelve.

En la actualidad si la Policía de Tránsito puede retener la licencia de un conductor borracho por seis meses si en primera vez y llevar el vehículo a los puntos. Si es recurrente, la suspensión es por un año y en la tercera ocasión la suspensión es definitiva.

El senador Ricardo Español (Lib), autor del proyecto, afirma que se pretende disminuir los altos índices de accidentalidad ligados a la embriaguez de los conductores.

"Son conciencia de que son medidas muy estrictas, pero lo que buscamos es utilizar la Ley para disminuir a los conductores. Queremos regular lo que sucede con el cinturón de seguridad, al principio nadie se lo ponía, pero cuando comenzaron a ver que las sanciones eran drásticas la situación cambió", destacó Español.

El senador afirmó que espera que el proyecto sea aprobado en el primer semestre del 2000.

En la actualidad si la Policía de Tránsito puede retener la licencia de un conductor borracho por seis meses si en primera vez y llevar el vehículo a los puntos. Si es recurrente, la suspensión es por un año y en la tercera ocasión la suspensión es definitiva.

El senador Ricardo Español (Lib), autor del proyecto, afirma que se pretende disminuir los altos índices de accidentalidad ligados a la embriaguez de los conductores.

"Son conciencia de que son medidas muy estrictas, pero lo que buscamos es utilizar la Ley para disminuir a los conductores. Queremos regular lo que sucede con el cinturón de seguridad, al principio nadie se lo ponía, pero cuando comenzaron a ver que las sanciones eran drásticas la situación cambió", destacó Español.

El senador afirmó que espera que el proyecto sea aprobado en el primer semestre del 2000.

En la actualidad si la Policía de Tránsito puede retener la licencia de un conductor borracho por seis meses si en primera vez y llevar el vehículo a los puntos. Si es recurrente, la suspensión es por un año y en la tercera ocasión la suspensión es definitiva.

El senador Ricardo Español (Lib), autor del proyecto, afirma que se pretende disminuir los altos índices de accidentalidad ligados a la embriaguez de los conductores.

"Son conciencia de que son medidas muy estrictas, pero lo que buscamos es utilizar la Ley para disminuir a los conductores. Queremos regular lo que sucede con el cinturón de seguridad, al principio nadie se lo ponía, pero cuando comenzaron a ver que las sanciones eran drásticas la situación cambió", destacó Español.

El senador afirmó que espera que el proyecto sea aprobado en el primer semestre del 2000.

En la actualidad si la Policía de Tránsito puede retener la licencia de un conductor borracho por seis meses si en primera vez y llevar el vehículo a los puntos. Si es recurrente, la suspensión es por un año y en la tercera ocasión la suspensión es definitiva.

El senador Ricardo Español (Lib), autor del proyecto, afirma que se pretende disminuir los altos índices de accidentalidad ligados a la embriaguez de los conductores.

"Son conciencia de que son medidas muy estrictas, pero lo que buscamos es utilizar la Ley para disminuir a los conductores. Queremos regular lo que sucede con el cinturón de seguridad, al principio nadie se lo ponía, pero cuando comenzaron a ver que las sanciones eran drásticas la situación cambió", destacó Español.

El senador afirmó que espera que el proyecto sea aprobado en el primer semestre del 2000.

En la actualidad si la Policía de Tránsito puede retener la licencia de un conductor borracho por seis meses si en primera vez y llevar el vehículo a los puntos. Si es recurrente, la suspensión es por un año y en la tercera ocasión la suspensión es definitiva.

El senador Ricardo Español (Lib), autor del proyecto, afirma que se pretende disminuir los altos índices de accidentalidad ligados a la embriaguez de los conductores.

"Son conciencia de que son medidas muy estrictas, pero lo que buscamos es utilizar la Ley para disminuir a los conductores. Queremos regular lo que sucede con el cinturón de seguridad, al principio nadie se lo ponía, pero cuando comenzaron a ver que las sanciones eran drásticas la situación cambió", destacó Español.

El senador afirmó que espera que el proyecto sea aprobado en el primer semestre del 2000.

En la actualidad si la Policía de Tránsito puede retener la licencia de un conductor borracho por seis meses si en primera vez y llevar el vehículo a los puntos. Si es recurrente, la suspensión es por un año y en la tercera ocasión la suspensión es definitiva.

El senador Ricardo Español (Lib), autor del proyecto, afirma que se pretende disminuir los altos índices de accidentalidad ligados a la embriaguez de los conductores.

"Son conciencia de que son medidas muy estrictas, pero lo que buscamos es utilizar la Ley para disminuir a los conductores. Queremos regular lo que sucede con el cinturón de seguridad, al principio nadie se lo ponía, pero cuando comenzaron a ver que las sanciones eran drásticas la situación cambió", destacó Español.

El senador afirmó que espera que el proyecto sea aprobado en el primer semestre del 2000.

En la actualidad si la Policía de Tránsito puede retener la licencia de un conductor borracho por seis meses si en primera vez y llevar el vehículo a los puntos. Si es recurrente, la suspensión es por un año y en la tercera ocasión la suspensión es definitiva.

El senador Ricardo Español (Lib), autor del proyecto, afirma que se pretende disminuir los altos índices de accidentalidad ligados a la embriaguez de los conductores.

"Son conciencia de que son medidas muy estrictas, pero lo que buscamos es utilizar la Ley para disminuir a los conductores. Queremos regular lo que sucede con el cinturón de seguridad, al principio nadie se lo ponía, pero cuando comenzaron a ver que las sanciones eran drásticas la situación cambió", destacó Español.

El senador afirmó que espera que el proyecto sea aprobado en el primer semestre del 2000.

En la actualidad si la Policía de Tránsito puede retener la licencia de un conductor borracho por seis meses si en primera vez y llevar el vehículo a los puntos. Si es recurrente, la suspensión es por un año y en la tercera ocasión la suspensión es definitiva.

El senador Ricardo Español (Lib), autor del proyecto, afirma que se pretende disminuir los altos índices de accidentalidad ligados a la embriaguez de los conductores.

"Son conciencia de que son medidas muy estrictas, pero lo que buscamos es utilizar la Ley para disminuir a los conductores. Queremos regular lo que sucede con el cinturón de seguridad, al principio nadie se lo ponía, pero cuando comenzaron a ver que las sanciones eran drásticas la situación cambió", destacó Español.

El senador afirmó que espera que el proyecto sea aprobado en el primer semestre del 2000.

En la actualidad si la Policía de Tránsito puede retener la licencia de un conductor borracho por seis meses si en primera vez y llevar el vehículo a los puntos. Si es recurrente, la suspensión es por un año y en la tercera ocasión la suspensión es definitiva.

El senador Ricardo Español (Lib), autor del proyecto, afirma que se pretende disminuir los altos índices de accidentalidad ligados a la embriaguez de los conductores.

"Son conciencia de que son medidas muy estrictas, pero lo que buscamos es utilizar la Ley para disminuir a los conductores. Queremos regular lo que sucede con el cinturón de seguridad, al principio nadie se lo ponía, pero cuando comenzaron a ver que las sanciones eran drásticas la situación cambió", destacó Español.

El senador afirmó que espera que el proyecto sea aprobado en el primer semestre del 2000.

En la actualidad si la Policía de Tránsito puede retener la licencia de un conductor borracho por seis meses si en primera vez y llevar el vehículo a los puntos. Si es recurrente, la suspensión es por un año y en la tercera ocasión la suspensión es definitiva.

El senador Ricardo Español (Lib), autor del proyecto, afirma que se pretende disminuir los altos índices de accidentalidad ligados a la embriaguez de los conductores.

"Son conciencia de que son medidas muy estrictas, pero lo que buscamos es utilizar la Ley para disminuir a los conductores. Queremos regular lo que sucede con el cinturón de seguridad, al principio nadie se lo ponía, pero cuando comenzaron a ver que las sanciones eran drásticas la situación cambió", destacó Español.

El senador afirmó que espera que el proyecto sea aprobado en el primer semestre del 2000.

En la actualidad si la Policía de Tránsito puede retener la licencia de un conductor borracho por seis meses si en primera vez y llevar el vehículo a los puntos. Si es recurrente, la suspensión es por un año y en la tercera ocasión la suspensión es definitiva.

El senador Ricardo Español (Lib), autor del proyecto, afirma que se pretende disminuir los altos índices de accidentalidad ligados a la embriaguez de los conductores.

"Son conciencia de que son medidas muy estrictas, pero lo que buscamos es utilizar la Ley para disminuir a los conductores. Queremos regular lo que sucede con el cinturón de seguridad, al principio nadie se lo ponía, pero cuando comenzaron a ver que las sanciones eran drásticas la situación cambió", destacó Español.

El senador afirmó que espera que el proyecto sea aprobado en el primer semestre del 2000.

En la actualidad si la Policía de Tránsito puede retener la licencia de un conductor borracho por seis meses si en primera vez y llevar el vehículo a los puntos. Si es recurrente, la suspensión es por un año y en la tercera ocasión la suspensión es definitiva.

El senador Ricardo Español (Lib), autor del proyecto, afirma que se pretende disminuir los altos índices de accidentalidad ligados a la embriaguez de los conductores.

"Son conciencia de que son medidas muy estrictas, pero lo que buscamos es utilizar la Ley para disminuir a los conductores. Queremos regular lo que sucede con el cinturón de seguridad, al principio nadie se lo ponía, pero cuando comenzaron a ver que las sanciones eran drásticas la situación cambió", destacó Español.

El senador afirmó que espera que el proyecto sea aprobado en el primer semestre del 2000.

Accidentalidad por alcohol

Datos hasta julio de 1999

Por embriaguez del conductor 9%

Por imprudencia del peatón 4%

Por imprudencia del conductor 14%

Causas por establecer 16%

Por imprudencia del peatón 67%

Por embriaguez del peatón 4%

Por embriaguez del conductor 9%

Por imprudencia del conductor 14%

Causas por establecer 16%

Por imprudencia del peatón 67%

Por embriaguez del peatón 4%

Por embriaguez del conductor 9%

Por imprudencia del conductor 14%

Causas por establecer 16%

Por imprudencia del peatón 67%

Por embriaguez del peatón 4%

Por embriaguez del conductor 9%

Por imprudencia del conductor 14%

Causas por establecer 16%

Por imprudencia del peatón 67%

Por embriaguez del peatón 4%

Por embriaguez del conductor 9%

Por imprudencia del conductor 14%

Causas por establecer 16%

Por imprudencia del peatón 67%

Por embriaguez del peatón 4%

Por embriaguez del conductor 9%

Por imprudencia del conductor 14%

Causas por establecer 16%

Por imprudencia del peatón 67%

Por embriaguez del peatón 4%

Por embriaguez del conductor 9%

Por imprudencia del conductor 14%

Causas por establecer 16%

Por imprudencia del peatón 67%

Por embriaguez del peatón 4%

Por embriaguez del conductor 9%

Por imprudencia del conductor 14%

Causas por establecer 16%

Por imprudencia del peatón 67%

Por embriaguez del peatón 4%

Por embriaguez del conductor 9%

Por imprudencia del conductor 14%

Causas por establecer 16%

Por imprudencia del peatón 67%

Por embriaguez del peatón 4%

Por embriaguez del conductor 9%

Por imprudencia del conductor 14%

Causas por establecer 16%

Por imprudencia del peatón 67%

Por embriaguez del peatón 4%

Por embriaguez del conductor 9%

Por imprudencia del conductor 14%

Causas por establecer 16%

Por imprudencia del peatón 67%

Por embriaguez del peatón 4%

Por embriaguez del conductor 9%

Por imprudencia del conductor 14%

Causas por establecer 16%

Por imprudencia del peatón 67%

Por embriaguez del peatón 4%

Por embriaguez del conductor 9%

Por imprudencia del conductor 14%

Causas por establecer 16%

Por imprudencia del peatón 67%

Por embriaguez del peatón 4%

Por embriaguez del conductor 9%

Por imprudencia del conductor 14%

Causas por establecer 16%

Por imprudencia del peatón 67%

Por embriaguez del peatón 4%

Por embriaguez del conductor 9%

Por imprudencia del conductor 14%

Causas por establecer 16%

Por imprudencia del peatón 67%

Por embriaguez del peatón 4%

Por embriaguez del conductor 9%

Por imprudencia del conductor 14%

Causas por establecer 16%

Por imprudencia del peatón 67%

Por embriaguez del peatón 4%

Por embriaguez del conductor 9%

Por imprudencia del conductor 14%

Causas por establecer 16%

Por imprudencia del peatón 67%

Por embriaguez del peatón 4%

Por embriaguez del conductor 9%

Por imprudencia del conductor 14%

Causas por establecer 16%

Por imprudencia del peatón 67%

Por embriaguez del peatón 4%

Por embriaguez del conductor 9%

Por imprudencia del conductor 14%

Causas por establecer 16%

Por imprudencia del peatón 67%

Por embriaguez del peatón 4%

Por embriaguez del conductor 9%

Por imprudencia del conductor 14%

Causas por establecer 16%

Por imprudencia del peatón 67%

Por embriaguez del peatón 4%

Por embriaguez del conductor 9%

Por imprudencia del conductor 14%

Causas por establecer 16%

Por imprudencia del peatón 67%

Por embriaguez del peatón 4%

Por embriaguez del conductor 9%

Por imprudencia del conductor 14%

Causas por establecer 16%

Por imprud

Fuente: Monroy, M. (1999)

Nota: Aunque fue imposible rastrear si este proyecto de ley, que se menciona en la última parte del artículo hacía parte de un intento más grande por modificar todo el articulado del Código de Tránsito, la noticia da cuenta de la necesidad de hacerlo. Asimismo, da cuenta de varios hechos: la importancia y los resultados de algunas de las campañas reseñadas antes y la preocupación porque esas prácticas se mantengan. A la derecha del reporte, un testimonio de un ebrio al volante en proceso de recuperación en una fundación. A pesar de lo fuerte de las sanciones propuestas, la cárcel todavía no está en el horizonte de posibilidad, la del grado cero - “una sola cerveza puede ocasionar una tragedia”, dice la nota-, sí.

Otras voces las podemos rastrear en columnas como “La ley es para todos”, del Doctor Tránsito, publicada el 16 de diciembre de 2000. Allí se afirma, ante los constantes incumplimientos a las normas de tránsito por parte de la policía y los vehículos oficiales que “El Decreto 1344 de 1977, con sus respectivos remiendos (*no ha sido posible que el Congreso expida en sus últimas cuatro legislaturas un nuevo Código*) es una norma general que nos obliga a todos”, lo que deja ver la voz de protesta del experto (Noriega, 2000, énfasis propio). Por su parte, con ocasión de la celebración de una de las primeras ediciones del hoy ya acostumbrado e institucionalizado “Día sin Carro”, se denuncia en las páginas del diario que no hay un plan de movilización de calidad que sirva como alternativa al vehículo privado. Esta nota, que busca evaluar esa jornada, afirma que se presentaron congestiones dado el alto número de taxis, a pesar del nombre de la jornada, y transporte colectivo y de bus en la ciudad, además de accidentes de tránsito por parte de los ciclistas, uno de los medios alternativos de transporte más usados ante la ausencia de particulares. Con base en ello, se dice que “el exceso de velocidad, el irrespeto por el otro, la sobreoferta de buses y taxis y la necesidad de modernizar el Código de Tránsito fueron las mayores enseñanzas del jueves pasado”. Por su parte, la secretaria de Tránsito de la época, Claudia Vásquez, al ser preguntada sobre estos temas por el diario, afirma que “el Alcalde Mockus tiene la idea de que se hagan propuestas concretas para que estos temas enriquezcan el Código de Tránsito que está siendo debatido en el Congreso” (Perea Cuervo, 2001).

Como se puede ver, había un escenario y unas voces que le exigían al Congreso dar trámite a un tema que, en junio de 2002, cuando finalmente la futura ley ha pasado por todas las etapas en el legislativo, *El Tiempo* describe “como una lucha de ocho años para lograr un nuevo Código de Tránsito acorde con el siglo XXI”. A lo que añade que “la actual legislación fue creada en 1970 y en 1986 y 1990 se le incluyeron [como lo vimos antes] modificaciones para ajustar sus valores a salarios mínimos diarios, actualizar las contravenciones y mejorar el procedimiento sancionatorio” (“Conductores a Los 16 Años,” 2002).

El Código, en ese escenario de tantas voces, pedidos y preocupaciones, se convirtió así en la oportunidad para sancionar con el espíritu o idea transformar toda la realidad – una gran parte de ella caótica, como aquí se ha mostrado- a partir de leyes, como lo mencionamos en el capítulo anterior. Por lo anterior, en él, tuvieron cabida todas las conductas posibles, cosa que algunos asumieron con humor, otros con ojos críticos y otros con duda de la potencial efectividad del nuevo compendio de formas. Un ejemplo que sintetiza esas posiciones es el de la columna “Colcha de retazos”, del Doctor Tránsito, publicada el 7 de diciembre de 2002.



Figura 123. Colcha de retazos
 Publicación: *El Tiempo*, 7 de diciembre de 2002
 Fuente: Noriega, L. (2002)

Nota: en su columna, el experto afirma que “la suma de múltiples remiendos, faltos de claridad, coherencia y organización, con errores que van desde la técnica jurídica hasta la gramática”, “es además un código extremista que sanciona hasta el hecho de lavar el carro enfrente de la casa”.

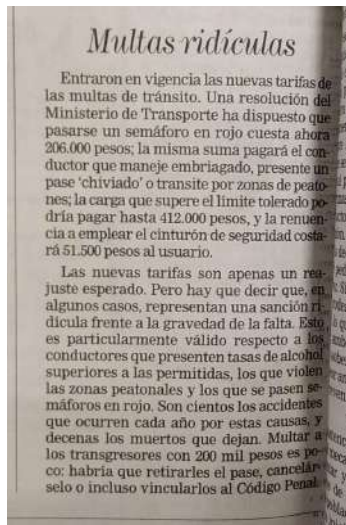


Figura 124. Multas ridículas

Publicación: *El Tiempo*, 14 de enero de 2002

Fuente: ("Multas Ridículas," 2002)

Nota: Unos meses después de su entrada en vigencia, ya había ideas de reformar el Código y fuertes críticas al mismo por la desproporcionalidad con que castigaba algunas conductas.

PERFIL / 'AUNQUE PAREZCAN INOCENTADAS, LAS NORMAS VAN EN SERIO'

Tránsito habla de su código

Acelerada, sin freno a la hora de defender sus ideas y severa, aunque un tanto despistada, así es Tránsito Calle, la mujer que puso a temblar a todos los conductores del país, en virtud de su nuevo código.

"Ea que ustedes los hombres son muy chistosos o se hacen los pendejos o definitivamente no nos entienden a nosotras las mujeres. Las normas son para cumplirlas, ¿qué hay de raro con eso?"

Con estas palabras, Tránsito Calle recibió a los periodistas de EL TIEMPO quienes la acompañaron durante un recorrido por algunas avenidas de la ciudad con la idea de despejar un par de los miles de interrogantes sobre su nuevo código.

La aplicación

La primera duda tenía que ver con la entrada en vigencia del código, que legalmente debía ocurrir una vez promulgado en el *Diario Oficial*. Encontramos que éste fue publicado el 7 de agosto y vuelto a publicar 37 días después, según su autora, "porque la primera edición estaba plagada de errores y yo soy muy pichila en mi trabajo".

Tanta diligencia puso en evidencia la sintonía de esta zaratista señora con el 'trabajar, trabajar y trabajar' de su jefe, pero nos obligó a preguntar: ¿cómo se explica que entre el 9 y el 34 de septiembre se hayan impuesto más de 24 mil comparecencias en Bogotá con base en el nuevo código, cuando la versión corregida apareció el

13 del mismo mes en el *Diario Oficial*?

Con la agilidad que la caracteriza, Tránsito desvió el tema cuando vio pasar una de las decenas de ambulancias que 'enferman a la ciudad' mientras se abren paso justo durante las horas de mayor tráfico, con sus camillas repletas de 'primero yo, segundo yo, tercero yo'.

"El código es muy claro con respecto a este tipo de situaciones", dijo. De acuerdo con el artículo 64-agregó, todo conductor debe cederles el paso no solo a estos vehículos, sino también a los del cuerpo de bomberos, a los de socorro (...) o cualquier otro con derecho de la calzada o carril (...).

Pero, ¿qué pasa con 'los vi-

vos' que se aprovechan de este privilegio y se abren paso para esquivar el tráfico? ¿Y con los que se les cuelgan de las ambulancias como novia fea? ¿No hay sanción para ellos? Tránsito sacó su libreta de apuntes y registró preocupada los interrogantes.

El control

Cuando llegamos a una intersección grande buscamos alguna norma sobre control de tránsito y, al azar, escogimos el artículo 116 que habla sobre las señales corporales de los agentes.

"Las autoridades encargadas de controlar el tránsito harán las señales de la siguiente manera:

"La espalda o el frente indican que está cerrado la circula-

ción y el conductor deberá detenerse. Los flancos indican que la vía está libre. Los flancos con los brazos extendidos en ángulo de 90 grados, con respecto al cuerpo y con las manos en posición horizontal, indican que está previniendo el cambio de la vía libre o viceversa (...)"

3-2



Dirija su correspondencia a la sección Vehículos de EL TIEMPO o a vehiculos@eltiempo.com.co. Las inserciones son gratuitas.

TECNIRUEDAS
CALIDAD Y SERVICIO AL MEJOR PRECIO
LA MEJOR MANEJABLE DE SU CLASE
\$59.990

SOAT
Gáñese el incremento
del 2003 por inflación



Figura 125. Tránsito habla de su Código

Publicación: *El Tiempo*, 28 de diciembre de 2002

Fuente: ("Tránsito Habla de Su Código," 2002)

Nota: Acelerado, sin freno, sin explicaciones claras... Las burlas de la sección Vehículos, con ocasión del "día de los inocentes", en el fondo, son muy graves, teniendo en cuenta la importancia del Código.

Pero más allá de las opiniones encontradas sobre el nuevo reglamento para transitar por las vías nacionales, es importante destacar su importancia, como lo demuestra el hecho de haber sido distinguido por el periódico en su resumen del año 2002 como uno de los eventos más importantes de la vida nacional con una nota:

los colombianos estrenaron el nuevo Código Nacional de Tránsito, que aumentó las multas y puso en cintura a los peatones, a quienes ahora se les pondrán comparendos de un salario mínimo diario por no transitar por las cebras y los puentes. Se aspira así a estar a tono con los avances del mundo en materia de controles de tránsito ("Noviembre. El Nuevo Código," 2002).

Esa importancia también se evidencia en otros artículos como "Y ahora... accidentes", de la sección "Cosas del día" 19 de octubre de 2002, que con motivo de un grave accidente

protagonizado por un bus de servicio público afirma que “ojalá el severo Código de Tránsito que vamos a estrenar no sea un libro más olvidado en los anaqueles de la negligencia”, es decir, es casi una carta de salvación ante el caos de la ciudad (“Y Ahora... Accidentes,” 2002).

Esa sensación de un Código que va a cambiar por completo la realidad de las calles del país también se puede rastrear en la editorial “La ley de la calle” de el 15 de junio de el diario *El Tiempo*:

El código pone mucho énfasis en la severidad de las multas contra los infractores, bien sea automovilistas, conductores de servicio público, pasajeros, peatones o empresas. *Sanciones que era necesario revisar, pues las que había eran risibles y permitían que en las principales ciudades reinarán la impunidad y la ley de la selva.* Sin sanciones que castiguen ejemplarmente a los violadores de normas, los colombianos nunca entenderán la importancia, para su propia seguridad, y beneficio común que ordenan el tránsito urbano, municipal, rural y de carreteras. Con el nuevo Código de Tránsito se busca un cambio radical en el comportamiento de conductores, pasajeros y peatones que apunte a rebajar al mínimo posible el alto índice de accidentalidad, con su trágico saldo de víctimas, que se acerca a 25 mil en todo el país, según cifras oficiales [...] *Algunas de las causas de estos accidentes están asociadas con actividades que distraen la atención del conductor, y que serán multadas, como conversar con celular cuando se maneja o llevar niños en el asiento delantero. Otras, como la de conducir borracho o drogado, pasarse el semáforo en rojo, o ir en contravía o manejar sin licencia son conductas inaceptables que recibirán el máximo castigo, con multas hasta de 40 salarios mínimos - 412.000 pesos - cifra que ya es importante disuasivo para conductores irresponsables.*

Todo en el papel parece ser lo suficientemente drástico y ojalá sirva para civilizar más nuestras calles. El Código, sin embargo, debe ir acompañado de una estrategia educativa mucho más vigorosa que debe comenzar en las aulas y continuar en las calles y avenidas de nuestra ciudad [...]

Una vez la respectiva ley entre en vigencia, las autoridades correspondientes deben difundir en forma masiva, entre conductores y peatones, el texto completo del Código de Tránsito, completado en lo posible con notas explicativas, que lo hagan de fácil digestión. Algo parecido a lo que en su momento se hizo con tanto éxito para convencer a los conductores de la importancia de llevar el cinturón de seguridad [...]

Uno de los inconvenientes que enfrentará la aplicación del nuevo estatuto es la inexistencia de una Policía de Tránsito especializada, profesional y con suficientes herramientas tecnológicas. La cantidad de agentes dedicados a velar por el cumplimiento de las normas es insuficiente, y cuando en presencia de algunos de ellos se comete una infracción, muchas veces prefiere mirar para otro lado o seguir conversando con algún colega. El personal que hoy presta ese servicio todavía está lejos de tener la preparación y el profesionalismo necesarios para garantizar el cumplimiento de las leyes de tránsito.

Ojalá no se eche a perder, por estas falencias, la buena tarea que el Gobierno y el legislador llevaron a cabo en la elaboración del nuevo Código ("La Ley de La Calle," 2002, énfasis propio).

Algunas de las ideas del citado editorial se llevaron a cabo y sin duda alguna el acento estaba en donde allí se rastreaba: multas fuertes para disuadir a los actores viales. Por su parte, algunas secretarías y departamentos de tránsito municipales pusieron en marcha planes para dar a conocer las sanciones y las modificaciones al Código, que comenzó a aplicarse -con problemas, como que, por ejemplo, la papelería de los partes no había sido impresa todavía, o que el diario oficial publicó dos veces la ley- el 6 de noviembre de 2002.

Sin embargo, más allá del "pánico" que generó, como se le llamaba en algunas notas, y por algunos de los problemas que esa misma editorial menciona -la falta de efectivos, la corrupción, la falta de divulgación, por ejemplo- y otros ya mencionados, los malos presentimientos de *El Tiempo* se hicieron realidad y el Código - que actualmente busca ser modificado de nuevo³⁴- no logró los efectos esperados en el largo plazo.

Entre las múltiples voces que opinaron sobre el tema, vale la pena destacar algunas. La primera es la de Juan Pablo Bocarejo, quien posteriormente, en la segunda alcaldía de Peñalosa, 2016 -2019, fue secretario de Movilidad de la capital, pero que en el momento opinaba como un académico y consultor experto en temas de tránsito y transporte. En el artículo "Normas que no se cumplen" del 29 de marzo de 2003, en el que es entrevistado, anota que hay más de 100 conductas que se pueden sancionar -como la de no poner música en el transporte público- y que parecen "letra muerta", en gran parte porque, no más en Bogotá, solo había 950 agentes que tienen que vigilar todo el arsenal de infracciones de todos los actores viales en 15.000 kms. Igualmente, afirma que parece que hubiera multas de primera y de segunda categoría, unas que son más importantes que otras - el ejemplo clásico será la persecución de los agentes a los particulares que incumplen los particulares contra las normas y señales constantemente incumplidas por los conductores de servicio público-. Para él, más allá de las 157.000 multas que afirma haber puesto la STT en sólo 6 meses de aplicación del Código, no hay una autoridad que haga valer ni entender las normas ("Normas Que No Se Cumplen," 2003). En ese mismo sentido, la misma editorial que hace unos meses celebraba el código, a sólo días de su entrada en vigencia indicaba que "el Código debe ser aplicado en su integridad y no para que las autoridades se dediquen a hacer partes más fácil, sancionar no es agredir" ("Sancionar No Es Agredir," 2002).

³⁴ Véase, por ejemplo, la Editorial "Les madrugó el Senador", de la Revista Motor, publicado el 4 de agosto de 2020: <https://www.motor.com.co/columna-del-director/les-madrugo-senador/34624>

Por su parte, un lector desesperado, el 16 de julio de 2003 en la sección “Foro del Lector” - que reemplazó a la eliminada “Cosas del día” - pide que “por favor no se hagan más leyes, que se cumplan las que existen”:

Para muestra, el uso de celulares mientras se maneja. A veces me pregunto si las escuelas de automovilismo declaran que alguien sabe conducir apenas se da cuenta de que el “conductor” logra que no se le apague el carro y sabe echar reversa. De otro lado, valdría la pena averiguar cómo se entrena a un policía. ¿Pasaría un examen sobre el Código de Policía (el viejo o el nuevo) o de Tránsito? Apuesto que no. Hace poco descubrí o leí que mucha gente (y esto puede ser mucha gente) no sabe qué significa la doble raya amarilla y continua en calles y carreteras (Vélez- Pareja, 2003).

Otro, esta vez en la sección de “Correo de Vehículos” con una carta con un título diciendo, “Anarquía en las vías”, concluye tajantemente que “el nuevo Código de Tránsito no ha cambiado nada” (C. A. Gómez, 2003).

Pero si hay una voz que enfiló sus baterías contra el Código en *El Tiempo* será la del ya mencionado Doctor Tránsito, Luis Fernando Noriega. Para él, desde sus orígenes la nueva reglamentación estaba destinada al fracaso, pues fue redactada de acuerdo con los intereses de los poderosos gremios de los transportadores del país y no sobre las necesidades reales del país, como la de transformar de forma integral las conductas de los ciudadanos. Así lo denunciaba en la evaluación final de la STT en la era Mockus: no se logró poner en cintura a los conductores de transporte público, ni a taxistas y a los ciclistas, los mayores infractores; la policía de tránsito de la ciudad es un lunar constante, especialmente por su obsesión con sancionar conductas poco peligrosas en términos sociales, como el pico y placa, y su foco en los particulares; “el cambio de legislación de tránsito ha generado mayor impunidad por la dificultad de responsabilizar al causante y recuperar el valor de los daños, especialmente para los asegurados” (Noriega, 2003c).

Esta opinión también se plasmó en columnas como “Tapar el sol con un dedo” publicada el 1 de noviembre de 2003, y “Controles, ¿cuáles controles?” del 26 de julio de 2003. En la primera, ante la severidad de las multas y la preocupación de la policía por sancionar algunas conductas por encima de otras, dice que la policía anda más pendiente de sancionar que de enseñar y guiar, que es lo que se necesita para generar una cultura de respeto a las normas que equilibre la educación y la sanción y así el nuevo Código tenga los efectos esperados (Noriega, 2003b). Por su parte, en la segunda, ante la constante violación de límites de velocidad, exceso de pasajeros y la imprudencia al volante de los conductores de transporte intermunicipal, que en días anteriores a su publicación había generado un grave accidente, invita a las autoridades del tránsito a presentar su renuncia, pues no pueden aplicar el poder

coercitivo del Estado consagrado en ese nuevo Código, que a tan solo un año de su promulgación, llama, como otros lo hicieron de forma explícita o implícita, “letra muerta” (Noriega, 2003a).

No sería justo terminar este capítulo mostrando solamente esta cara de la moneda. El nuevo Código es un hito y en sus primeros meses se consideró un éxito por el “pánico” que creó y porque puso a “temblar” a los conductores por las altas multas de tipo económico y las consecuencias administrativas que acarrearía incumplirlo. Así lo reflejan algunas notas de *El Tiempo* como “Dos cervezas y adiós al pase”, publicada el 5 de noviembre, que presenta los nuevos parámetros que tiene el INMLCF para medir la embriaguez y sancionarla con la entrada en vigor del nuevo código. La clave tiene que ver con que con menos cantidad de alcohol - el grado cero aún no llega - se podrá marcar en el alcoholímetro lo suficiente como para ser objeto de sanciones: “el traguito de whisky después de la cena le puede costar 309.000 pesos. Y de pronto mucho más”. La “prendidez”, como se le llama en la nota, se puede volver un sinónimo de suspensión de licencia de hasta un año, la “embriaguez”, de dos o tres, la “borrachera” de cinco a diez (“Dos Cervezas y Adiós Al Pase,” 2002).

Estos avisos, sin duda alguna, tuvieron efectos, como lo demuestra el periódico en la noticia “Disminuyen accidentes por alcohol”, publicada el 8 de enero de 2003, en plena temporada de fiestas. Allí se afirma que “aparte de las campañas de instituciones como la Policía y el Fondo de Prevención Vial, la entrada en vigor del nuevo Código Nacional de Tránsito pudo haber disuadido a muchos conductores de incurrir en conductas peligrosas, como manejar embriagados”. Por su parte, Alonso Arenas Pérez, Coordinador en Santander del grupo Control Vial, en esa misma noticia resaltaba que “Los viajeros están aprendiendo a conducir con mayor precaución y están entendiendo que el nuevo Código trae multas más severas” (Redacción Nacional, 2003). Esto mismo se afirmará también diciembre de 2002, cuando ante la caída del 28% en todo el país en términos de accidentalidad y del 30% en Bogotá y una imposición de 39% menos comparendos respecto al año anterior, *El Tiempo* trae a la escena ese famoso dicho de “la letra con sangre entra” para hablar de la efectividad del Código (“Menos Multas Por Código,” 2002).

El problema es que como entra, sale cuando no se atacan todas las causas de los problemas, como ya lo hemos visto. La preocupación de los siguientes legisladores y de las autoridades del tránsito será pensar cómo hacer que esa sangre entre y se mantenga la mayor cantidad de tiempo posible... Una vez más la respuesta estará en las multas, que se acompañarán de otro componente, el del derecho penal.



QUEDÓ PROHIBIDO llevar niños menores de 10 años en las sillas de adelante.

CONGRESO / EN CINTURA EMPRESAS, CONDUCTORES, PASAJEROS Y PEATONES

Abecé del nuevo Código de Tránsito

Después de 22 años, el país renovó el Código Nacional de Tránsito que busca más seguridad, menos contaminación, y actualiza las normas del sector y las multas a los infractores.

Luego de presentar el proyecto de ley al Congreso en todas las legislaturas de los 47 departamentos y el Distrito Capital, el ministro de Transporte, Gustavo Ceval, logró sacar el pasado miércoles el nuevo Código de Tránsito.

La norma, que no se actualizaba desde 1980, tendrá esta semana una reconciliación y la próxima pasará a la comisión del presidente Andrés Basteira. Inmediatamente entrará en vigor.

El nuevo Código de Tránsito marca 10 salidas diferentes de conductores, pasajeros y peatones, dice el viceministro del Transporte, Ferdinand Quiroga Ríos, al explicar los detalles de la norma. Significa, añade, el principio de un cambio en la cultura del chofer y de las autoridades para que el tránsito vehicular, como en las ciudades como en las carreteras, se convierta en una actividad segura para todos.

La reglamentación, tanto bien para a mejorar la

ciudad como las condiciones medio ambientales y por tanto a contribuir a la salud de la comunidad y a la disminución de la contaminación. Permitirá además al Gobierno ejercer un control más severo sobre el parque automotor y mejorar la operación del servicio público de transporte.

El nuevo Código de Tránsito establece cuatro tipos de multas: 1, 2, 3, 4, 5, 10, 20, 40, 100 y 1000 salarios mínimos diarios, que se aplicarán a empresas, conductores, pasajeros y peatones.

La reina de las multas para las personas será de 100 salarios mínimos diarios, más de un millón de pesos,

que se le aplicará a los conductores que deliberadamente atropellan una licencia y tenen alguna deficiencia orgánica o funcional que ocasiona un accidente.

La sanción de las empresas para las empresas será de 1.000 salarios mínimos legales diarios, más de 10 millones de pesos, que se le aplicará a los empresarios que fabrican vehículos sin el respectivo movimiento de identificación.

El Viceministro de Transporte dijo que para aplicar las multas a los peatones, se buscará una reglamentación que permita a la Policía imponer la multa y tener algún mecanismo, como por ejemplo la revisión de algún documento, para asegurar que el infractor pague.

PARQUE AUTOMOTOR

Una de las novedades del Código Nacional de Tránsito es que establece la congelación del parque automotor del transporte público en los próximos cuatro años. Para el senador Juan Peralta, uno de los autores del proyecto, con esta medida no se podrá abrir nuevos cupos ni para taxis, buses o microbuses durante este periodo en ninguna ciudad del país.

De esta manera, según Peralta, se busca controlar la sobreabundancia de servicio público y disminuir la contaminación que genera en las secretarías de tránsito la adquisición de cupos, especialmente para taxis.

Solamente los servicios de transporte masivo, como TransMilenio, podrán adicionar nuevos buses al sistema.

Para el presidente de la Confederación Nacional de Transporte Urbano, Juan Sánchez, la congelación del parque automotor es el resultado de un proceso de negociación entre los transportadores y el Congreso para evitar que las ciudades se vean sobrecorridas.

Según el dirigente gremial, de esta manera se garantizarán todos los ciudadanos por igual el servicio público en Bogotá, pero no los municipios aledaños, lo que permite la llegada de más automotores a la ciudad.

"En Bogotá, cuando se congeló el parque automotor en 1980, había 10.000 buses, taxis y microbuses y 57.000 taxis. Hoy existen 25.000 buses y 20.000 taxis".

Mueble biblioteca con centro de cómputo

Nueva línea para entrega inmediata - valores desde:

\$ 548.000

o 3 cuotas de \$ 195.000

Incluye silla giratoria neumática

(Valor del mueble sin silla \$ 499.000, Valor de la silla \$ 119.000)

Bibliotecas sobre medidas ... Dcto 25%

Envío gratuito dentro de Bogotá

Tel. 520 1201 - 6730964

Britania Modular

ALICORNIA MUEBLES - CALLE 100 - Correo Electrónico: alicornia@alicornia.com.co

Alcornia Muebles y Decoración S.A. - Calle 100 No. 100-100 - Bogotá D.C. - Colombia

Horario: 10h - 6h - Tel: 520 1201 - 6730964

ALICORNIA MUEBLES - CALLE 100 - Correo Electrónico: alicornia@alicornia.com.co

Alcornia Muebles y Decoración S.A. - Calle 100 No. 100-100 - Bogotá D.C. - Colombia

Horario: 10h - 6h - Tel: 520 1201 - 6730964

REALMENTE USTED SE LO MERECE

Desde 27'090.000

Accent Verna

* Versiones 3.4 y 5 puertas, caja automática y mecánica

* Motores 1.350 c.c. y 1500 c.c.

Disponible en todos los concesionarios HYUNDAI del país

HYUNDAI

FUMADORES

Las multas de 10 salarios mínimos diarios, 103.000 pesos, se aplicarán en los siguientes casos:

- Llevar niños menores de 10 años en el puesto delantero
- No pagar peaje
- Al conductor que fuma en bus o taxi. Los pasajeros que fuman en vehículos de servicio público serán sancionados a un año de suspensión del
- Portar placas adulteradas
- Llevar una sola placa
- Manejar con licencia de conducción vencida
- Llevar vehículos en la vía pública

BATERÍAS TELFONIA CELULAR

TEL: 520 1201 - 6730964

ALICORNIA MUEBLES Y DECORACIÓN S.A.

TEL: 520 1201 - 6730964

ALICORNIA MUEBLES Y DECORACIÓN S.A.

TEL: 520 1201 - 6730964

Para estar en la Jugada con Papá

Del 14 al 23 de junio

Olimpica y Johnson & Johnson te entregan una Licuadora

Has una compra mayor a \$70.000 que incluya 3 productos diferentes de Johnson & Johnson, adición \$20.000, y llévate tu licuadora Black & Decker

POR SOLO \$20.000

La redimirás 700 puntos

Siempre puntos buenos. Siempre.

OLIMPICA

Johnson & Johnson

Por cada \$10.000 en compras en nuestro estudio virtual de fútbol un software de fines posibilita única para que ganes premios al instante en bonos de compra del Centro Comercial.

en GALERIAS

Se vive la PASIÓN por nuestros PADRES.

300 horas de entretenimiento en la pantalla

Tickets acumulables del 4 al 30 de Junio

Decé del nuevo Código... DE LA 1-8

Uno de las medidas que establece el nuevo Código de tránsito para congelar el parque automotor de servicio está la de comercializar solo taxis, buses y flotas para reponer los que salgan por viejos. Hay una norma del 30 por ciento.

En el caso de los taxis, en Bogotá existen hoy 32.000 vehículos multirrotulados, pero la cifra puede llegar a los 40.000 debido al índice de piratería. Los estándares uni-

versales indican que el volumen de taxis es del 0,3 y 0,5 por ciento sobre la población de las grandes ciudades. Es decir, Bogotá, con una población de siete millones de habitantes, debería tener un máximo de 35.000 taxis.

La velocidad máxima bajará en las ciudades de 80 a 60 kilómetros y en las autopistas de 100 a 80 kilómetros por hora.

Los vehículos de tracción animal o zorras tendrán un plazo de cuatro años para desaparecer.

Las licencias de conducción se les seguirán expidiendo a personas mayores de 21 años para el sector público y para los carros particulares la edad baja de 18 a 16 años.



ESTACIONAR
en sitios prohibidos genera el pago de una multa de 206.000 pesos.

LAS SANCIONES

- La multa de 40 salarios mínimos diarios, es decir 412.000 pesos, se aplicará en las siguientes infracciones:
- Pasarse un semáforo en rojo y amarillo
 - Manejar sin licencia de conducción
 - Ir en contravía
 - Conducir sin los seguros que ordena la Ley (Soat)
 - Manejar borracho. El conductor de un vehículo particular, además de la multa, se verá sometido a la suspensión de la licencia por un periodo entre ocho meses y un año. Si es conductor de un vehículo de servicio público la suspensión del pase será de uno a dos años, además de la inmovilización del vehículo.
 - Impedir el paso de ambulancias o bomberos
 - Transportar en el mismo vehículo personas y sustancias tóxicas peligrosas
 - Conducir sin dispositivos luminosos o dañados

LAS MULTAS PARA PEATONES

- El nuevo código incluye multas de un salario mínimo diario, 10.300 pesos, a los peatones en los siguientes casos:
- Quienes no usen los puentes peatonales o las cebras
 - Infradir zonas de tránsito con patines, patinetas y monopatines
 - Subir o bajar de un vehículo en movimiento
 - Transitar vías férreas y túneles



Feliz Día del Padre



Figura 126. Abecé del nuevo Código de Tránsito

Publicación: *El Tiempo*, 14 de junio de 2002

Fuente: (“Abecé Del Nuevo Código de Tránsito,” 2002)

Nota: Si el lector recuerda el escaso cubrimiento y las confusiones alrededor del Código del año 1970, entenderá la importancia de la Ley 769, así como de algunas conductas (fumar, hablar por teléfono, conducir ebrio) y de algunos temas y actores (el medio ambiente, los peatones) que llegaron a la agenda pública a principios de milenio. Sin embargo, las multas y la amenaza no fueron suficiente para cambiar la calidad del transporte de nuestro país y mejorar la seguridad vial. Una vez más, el derecho se quedó corto.

Para cerrar el capítulo

Esta segunda configuración nos llevó por la senda de la comprensión de la accidentalidad a partir de la noción de seguridad vial y su estrecha relación la salud pública, en la que la OMS jugará un papel fundamental para entenderla como tal. Eso, junto con los avances de la industria automotriz, es clave para entender el contexto global e internacional en el que ahora se moverán los conductores ebrios, que comienzan a tener un papel más importante, pero deben compartir el protagonismo con quienes conducen a alta velocidad o no usan cinturón de seguridad, por poner algunos ejemplos. A esa mirada a nivel internacional, debemos sumar la aparición de la “cultura ciudadana” que se regará desde la capital a todo el país con el liderazgo de personajes como Antanas Mockus y Enrique Peñalosa y hará de los *borrachitos* enemigos públicos junto con quienes andan armados o queman pólvora sin autorización. El reproche moral y social es fundamental para entender esta configuración, que cierra con la aparición del nuevo Código Nacional de Tránsito, la Ley 769 de 2002 y la aparición de la disuasión económica y administrativa para acabar con los conductores borrachos en el país, que, a la postre, son insuficientes.

III. Los conductores ebrios, “protagonistas” de la violencia vial en Colombia

“Hay que arrestar al conductor ebrio para que aprenda la lección”

El Senador de la República Roy Barreras en una entrevista del episodio “Gasolina y Alcohol, atracción fatal” del programa *Infrarrojo* (Infrarrojo Teleantioquia, 2012) de Teleantioquia, emitido el 20 de noviembre de 2012

En este capítulo nos ocuparemos de la última configuración de este trabajo, que abarca el periodo 2007 - 2013³⁵ y está irremediamente marcada por la frase que encabeza este capítulo, pronunciada por uno de los legisladores que va a liderar algunas de las luchas jurídicas por hacer que el conducir en estado de embriaguez se convierta en un nuevo delito penal en Colombia y, en general, por el endurecimiento de las normas contra estos “irresponsables”, como suelen ser llamados en la opinión pública.

Entender esta configuración nos llevará por el análisis de los diferentes caminos jurídicos y políticos que algunos legisladores, especialmente los del Movimiento Independiente de Renovación Absoluta - Movimiento Político MIRA, han liderado en Colombia en pro de la seguridad vial y, especialmente, contra los conductores ebrios. Estos esfuerzos los podemos entender dentro de iniciativas nacionales más grandes, siendo las principales el lanzamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y el del Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) que, a su vez, cobran más sentido si se tienen en cuenta iniciativas globales de la OMS como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 - 2020.

Asimismo, se enmarcan en lógicas que ponen en juego la manera en la que la sociedad colombiana entiende el ejercicio de la justicia y el papel de la cárcel. Nociones como la de venganza, culpa, responsabilidad son claves para entender este fenómeno, que también está relacionado con lo que se conoce como la *inflación punitiva* (Hernández Moreno, 2020), la securitización social y, en general, con la sociología del castigo. De la mano con lo anterior, nos veremos obligados a reflexionar sobre la relación entre espectáculo, medios y justicia, que nos permitirá entender cómo este problema puede ser público y por qué el ejercicio penal se convierte para algunos sectores de la sociedad en la mejor herramienta para combatirlo, como si se tratara de una guerra.

³⁵ Como lo comento en las conclusiones de este trabajo, el analista o investigador podría ir más allá y analizar aspectos como la efectividad de la ley, lo que haría la configuración más larga. Esta división por años es analítica en estricto sentido, como lo explico en la introducción y a lo largo de este capítulo.

Sin duda alguna, el principal cambio en esta configuración de cara a lo expuesto en los capítulos previos es el de hablar de “violencia vial”, en lugar de la “inseguridad vial” o la “accidentalidad”. Esta categoría -que no podría encajar en lo que la academia denominamos “nativa”, pero tampoco es, al menos hasta ahora, “académica”- ha intentado ser posicionada, por lo menos en nuestro país, por las asociaciones de víctimas de los accidentes de tránsito, supone el principal eje sobre el que gira este capítulo, uno de cuyos principales objetivos es entender por qué podemos hacer del conductor ebrio un símbolo de este cambio semántico y de sus implicaciones. Este tránsito en el lenguaje, que también se hace evidente al hablar de las calles como un escenario de guerra por las muertes que se dan allí, o de una “guerra contra los conductores ebrios”, y las representaciones de los accidentes de tránsito también tendrá su correlato en nuevas actitudes y disposiciones de parte de los medios de comunicación, los legisladores de otros partidos además del ya mencionado, y de empresas y organizaciones de los sectores público y privado, que serán de interés para este trabajo ya que dan luces sobre esta tercera y última configuración.

Preocupaciones renovadas por la seguridad vial y la conducción en estado de embriaguez

Los esfuerzos y concientización en temas de seguridad vial mencionados en el capítulo anterior tuvieron como efecto que Colombia mejorara su desempeño en términos de seguridad vial. Según Vargas Castillo, uno de los autores del *Forensis. Datos para la vida* del año 2015 (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2016), desde 1997, el país se ha enfrentado a tres momentos en este tema: uno de reducción, desde 1998 hasta 2004 marcado por las campañas de presunta responsabilidad, entre las que se cuentan las de alcohol, y una reducción porcentual en términos de fallecidos en las vías de hasta el 27%; uno de estancamiento, que abarca el periodo 2005 a 2013, en el que los expertos ya empiezan a poner en duda la efectividad de las campañas, los problemas ocasionados por el crecimiento desordenado del parque automotor y el comportamiento de actores vulnerables de las vías, como el peatón y, sobre todo, el motociclista; y finalmente un momento de crecimiento de las cifras, que es visible desde 2011 y que no se va a detener hasta el año 2017, sin que podamos tener claro los motivos de la reducción, pero que va en contravía de las metas del Decenio de Acción Vial de la OMS, programa del que hablaremos más adelante (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2016). Como bien lo menciona el mismo autor en un apartado del *Forensis 2014*: “en los últimos años la mortalidad por accidentes de transporte en el territorio colombiano presenta incrementos, evidenciando una problemática cada vez

más preocupante y que requiere soluciones integrales para cumplir con las metas esperadas en la década” (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2015, p. 354).

En relación con lo anterior, para los analistas, los éxitos alcanzados a principios de milenio, en los que se combinó la iniciativa legislativa de la expedición del nuevo Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002) con esfuerzos educativos y de concientización en la población, junto con la disuasión a través de multas de carácter económico más fuertes, como lo vimos al final del capítulo anterior, van a dejar de tener éxito. A raíz de lo anterior, se recomienda hacer un nuevo esfuerzo que ponga el énfasis no en los comportamientos y en los seres humanos, sino en la gestión de los riesgos y cómo se pueden prevenir siniestros a través del diseño de las vías y de trabajar porque en ellas transiten vehículos con mejores condiciones de seguridad y más inteligentes. Esto implica, además, quitar el énfasis en la búsqueda de culpables y en el ejercicio de acciones correctivas y coercitivas contra esas personas (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2016, p. 575). En otras palabras, quitar el foco de los conductores, seres humanos que siempre pueden cometer errores o verse afectados por diferentes factores a la hora de conducir, y ponerlo en vías y vehículos que, con base en la ingeniería y en la educación, eviten los siniestros o los hagan menos graves para los ocupantes de los vehículos.

Si se comparan las tasas de heridos y muertos en las calles de Colombia, estas están en el promedio entre las de Suramérica, es decir, países “en vía de desarrollo”, y las de Europa, que se presentan, especialmente cuando hablamos de las de la región nórdica, como el modelo a seguir en el tema. Sin embargo, cuando nos referimos a la incidencia del alcohol en las mismas, el problema más grave que enfrenta el investigador es que no hay cifras claras sobre el tema, como ya se ha reiterado en este trabajo. Así lo reconoce el mismo Ministerio de Transporte en un informe para el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI): “no existen elementos de juicio suficientes para determinar el impacto del alcohol en los accidentes” (Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial, 2014, p. 88). Por su parte, los informes *Forensis*, por ejemplo, en algunas ediciones³⁶ van a hablar de las causas, en algunas

³⁶ En la del 2011, se le atribuye al alcohol la culpa del 7% de los accidentes en los que alguien falleció (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2012); en la de 2010, del 8% (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2012, p. 281); en la del 2008, partiendo de los datos expuestos, el alcohol estaría presente en el 3% de los siniestros viales que analiza el INMLCF para la elaboración de este informe anual (Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2009, p. 232). En ediciones de otros años, la mención al alcohol se hace sin cifras (véase, a modo de ejemplo, la página 248 del informe de 2009). Valga la pena mencionar en este mismo sentido que estas cifras, sobre las cuales es difícil hacer una trazabilidad, son en algunos casos, usadas por los legisladores en las exposiciones de motivos de los proyectos de ley que se mencionan más adelante en este trabajo.

ocasiones con cifras muy pequeñas en relación con el cien por ciento, y otras a través de análisis cualitativos, en los que, como ya lo explica la OMS, la embriaguez es considerada un factor de alto riesgo en la conducción. En todo caso, este es un tema que perderá importancia en la medida en que se suceden estos informes, a pesar de que, como en la portada del apartado de accidentes de tránsito de la edición de 2013, se haga referencia a esa conducta y a hablar por teléfono mientras se conduce. En su reemplazo, en estas ediciones se le dará mayor importancia a nuevos actores y temas foco de preocupación, especialmente los motociclistas y más recientemente, los ciclistas, considerados los actores más vulnerables que más muertos ponen en la vía.



Figura 127. Portada del apartado de "Comportamiento de muertes y lesiones por accidente de transporte, Colombia, 2013" del *Forensis 2013*.

Fuente: Centro de Referencia Nacional Sobre la Violencia (2015, p. 169)

Por lo anterior y para entender la evolución de la conducción en estado de embriaguez, se hace necesario ampliar nuestras perspectivas. Para ello, podemos acudir a la OMS y a su informe del 2009. Una vez más, y como sucedió en la segunda configuración, es esta organización la que nos va a ayudar a entender de mejor manera lo que sucede en nuestro país y, en general, quien marca la pauta en el tema de seguridad vial. El *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción*, tiene como principal propósito darles a todos los países estrategias y datos de comparación para poner en marcha soluciones a la problemática ya referida (Organización Mundial de la Salud, 2009, p. 2). Para ello y como gran innovación, comenzará a incluir perfiles nacionales para entender la realidad de cada país. Así, se pregunta si existe legislación sobre los factores de riesgo y, más importante aún, si esta se aplica y en qué medida, entre otros temas. El caso colombiano, que es compartido por la mayoría de los países de lo que esta organización categoriza como “de ingresos medios” muestra que, aunque hay legislación sobre los cinco aspectos (límites de velocidad, uso de casco, uso de cinturón de seguridad, sistemas de retención para niños y conducción en estado de embriaguez), la inobservancia, como denomina la OMS a la vigilancia del cumplimiento de esta, es baja. Para el caso de la conducción en estado de embriaguez, en el reporte de ese año, se puntúa con cuatro puntos sobre diez y se atribuye al alcohol el 4% de los siniestros viales (Organización Mundial de la Salud, 2009, pp. 248–249). Cabe resaltar que esta información es otorgada, como en los informes del OISEVI, directamente por el ente gubernamental encargado del tema que, para 2009, era el Ministerio de Transporte. Igualmente, hay que decir que la tasa de observancia aumentará a siete solamente hasta el informe de 2015 sin que se nos dé mucho contexto de los motivos de ello. Más adelante, tendremos algunas pistas para saberlo.

Este informe no será la única apuesta de la OMS por la seguridad vial en todo el mundo. En 2011, motivada por la falta de aplicación de los gobiernos y la carencia de alianzas estratégicas que afecten de forma positiva la morbilidad en las vías del mundo, publicó el *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 - 2020*. Este buscaba “servir de documento de orientación para los países, y al mismo tiempo, [...] facilitar la aplicación de medidas coordinadas y concertadas destinadas al logro de las metas y objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 - 2020” (Organización Mundial de la Salud, 2011, p. 3). Allí afirman, como lo mencionamos unos párrafos atrás, que hay que

traspasar gran parte de la responsabilidad de los usuarios de las vías de tránsito a los diseñadores del sistema de transporte vial, entre los cuales se destacan los responsables de la gestión vial, la industria de la automoción, la Policía, los políticos y los órganos legislativos (Organización Mundial de la Salud, 2011, p. 10).

Con esta publicación se da inicio formal a lo que se ha conocido como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 - 2020, que tuvo como hito inaugural la Primera Conferencia Ministerial para la Seguridad Vial, que se realizó el 19 y 20 de noviembre de 2009 en Rusia. A pesar de los esfuerzos realizados y los seguimientos de la organización que se reflejan en los *Informe sobre la situación mundial en seguridad vial 2013. Apoyo al decenio de la acción* publicados en 2013, 2015 y 2019, para un experto como Darío Hidalgo, el decenio fue completamente perdido (Hidalgo, 2020b). A lo anterior también tenemos que sumar la inclusión de objetivos relacionados con el tema en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) formulados en 2015 por la ONU, específicamente en el tercero, Salud y Bienestar (Naciones Unidas, n.d.).

Colombia no fue ajena a las recomendaciones, especialmente a una lanzada desde la publicación del año 2011, que invitaba a los gobiernos a crear un organismo coordinador especializado sobre el tema. Con eso en mente, en esta última configuración acudimos al nacimiento del Plan Nacional de Seguridad 2011 - 2021 (PNSV) y al de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), acompañada también de un Observatorio (ONSV), cuyo trámite de ley comenzó en el 2013 en el Congreso de la República y culminó en 2015 con la entrada en funcionamiento del organismo ya mencionado. Este reemplazará en funciones al Fondo de Prevención Vial (FPV), entidad que ya mencionamos en el segundo capítulo de esta investigación y que entró en liquidación para darle paso. Asimismo, la ANSV se va a poner como meta reducir en un 50% las muertes en accidentes de tránsito de cara al 2021 (Camacho Marín, 2016), meta que no cumplió (Hidalgo, 2020a).

Por su parte, el PNSV 2011 - 2021 parte de la preocupación por la situación ya caracterizada en este documento y se va a convertir en la carta de navegación de la ANSV. Este establece cuatro pilares: gestión institucional, comportamiento humano, atención y rehabilitación a víctimas e infraestructura y vehículos. Las metas propuestas allí son muy ambiciosas y entre estas cabe destacar la reducción de víctimas imputables a la conducción bajo el influjo del alcohol a 0% en el 2021 (Ministerio de Transporte, 2015, p. 60) y se señala que para la fecha de la publicación, 2015, ya se cuenta con un marco jurídico lo suficientemente fuerte para ello, la Ley 1696, hito de esta configuración y de la que hablaremos en profundidad en apartados posteriores. En pro de ello, se proponen acciones enmarcadas en el pilar de comportamiento humano que incluyen más controles de policía con mayor aleatoriedad espacial y temporal y buscar el apoyo del sector privado para la generación de campañas en pro del consumo responsable de alcohol, entre otras. El problema, una vez más, es que este documento no informa de manera precisa cuál es la incidencia del alcohol en la accidentalidad en términos concretos, es decir, cuál es el punto de partida.

Por su parte, sobre la ANSV vale la pena señalar que tiene el mismo nombre de entes ya existentes en otros países. Ya en el 2008, Argentina había creado esta entidad y España, que, como veremos más adelante, es un referente en la materia para nuestro país, había puesto en marcha desde 2004 un Plan Estratégico de Seguridad Vial que se acompañó de la creación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial en el mismo año. Esta organización, junto con la puesta en marcha de sanciones legales, administrativas y pecuniarias más fuertes, impactó de forma positiva, las cifras de accidentalidad de ese país (Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial, 2012, p. 50). Igualmente, como lo permiten rastrear los informes del OISEVI, Colombia fue uno de los últimos países de la región en crear un ente de esta naturaleza ya que para su primer informe en 2012, además de los ya mencionados, Chile, Costa Rica, Ecuador y Uruguay contaban con entes específicos expertos en el tema. Esto también nos ayuda a contextualizar el retraso de Colombia en estas temáticas, aspecto que ya hemos señalado desde la primera configuración.

Para el momento de la inauguración de la ANSV, en 2015, casi dos años después de lo presupuestado, el presidente de la República Juan Manuel Santos afirmó que

mientras el FPV se enfocó en estudiar la accidentalidad y en hacer campañas para sensibilizar a la gente, esta nueva Agencia ejecutará políticas, ejecutará estrategias más allá del papel puramente pedagógico y también [va a] articular los esfuerzos nacionales con los regionales, que es tan importante en cualquier política.

Sobre los borrachos en las vías afirmó:

Hemos emprendido iniciativas como la creación del Programa Integral para el Transporte de Motocicletas, además de la ley [la 1696] que endureció las penas y las sanciones para quienes consumen alcohol y luego manejan. Una iniciativa que redujo este comportamiento en casi dos terceras partes. O sea, esa ley funcionó. Se aplicó bien y funcionó y hay que mantener esa disciplina, mejorarla cada vez más [sic].

Igualmente, en un país que se enfrentaba, en ese momento, a la polarización por causa de las conversaciones de paz con la hoy extinta guerrilla de las FARC, también le dijo a la ciudadanía que

Los colombianos nos acercamos, por fortuna, al final del conflicto armado que nos ha tenido asediados por más de 50 años y a la construcción de una paz estable y duradera, pero por mucho que hayamos mejorado en materia de seguridad no hay que olvidar que los últimos meses han sido los menos violentos en cuatro décadas. *A pesar de eso, nos seguimos matando en las vías, es así de duro, pero es así de claro. Los accidentes de tránsito son la segunda causa de muerte violenta en Colombia, después del homicidio, y es la primera causa entre niños de los 5 a los 14 años. Para decirlo de otra manera, hoy mueren más colombianos en las vías que por cuenta de la guerra* (Presidencia de la República - Colombia, 2015, énfasis propio).

Como veremos posteriormente, esta referencia a la inseguridad vial como una guerra, es una constante en esta configuración que analizaremos en un apartado posterior.

Cabe añadir, para culminar este apartado que nos sirve para entender el contexto de esta configuración, que la preocupación por la seguridad vial también se ve reflejada en el nacimiento del OISEVI, al que hemos hecho referencia aquí. Esta organización surge en el 2009 con el liderazgo español y argentino, dos referentes en estos temas, y con el pasar de los años ha logrado sumar a la mayoría de los gobiernos de la región que son representados allí por los ministerios de transporte, las agencias de seguridad vial o sus equivalentes.

La información recogida y publicada por esta organización, a pesar de que no goza del orden ni la calidad en términos estéticos si se le compara con la de la OMS, además de que no es tan accesible, es valiosa en la medida en que permite hacer un acercamiento a la información sobre las naciones iberoamericanas que recoge la institución multilateral en sus publicaciones. Asimismo, tiene un detalle mucho más extenso sobre las políticas que ponen en marcha cada uno de los países en lo atinente a los cinco factores de riesgo. A pesar de que el último informe en su página web es del año 2015 y no es fácil rastrear si aún se mantiene en funcionamiento, los datos que recoge son el reflejo de la preocupación por entender la problemática de la seguridad vial y, sobre todo, por dar a conocer buenas prácticas que puedan ser replicadas en todos los países de la región.

Otra muestra de la importancia y la preocupación que genera el tema de la seguridad vial y, especialmente por los conductores ebrios, es la aparición y trabajo que han desarrollado asociaciones de víctimas de lado y lado del Atlántico. Estos grupos, como el expresidente Juan Manuel Santos, también apelarán a la figura de guerra para generar conciencia y hacer *lobby*, junto con algunos grupos políticos para generar políticas, en su mayoría de cero tolerancia, contra algunos comportamientos en las vías, entre esos el de conducir ebrio.

“Más cárcel, más penas, más seguridad”: la prisión como nueva salvación

Esta configuración también pasa por comprender el tratamiento que las sociedades les dan a comportamientos reprobados en términos sociales y morales. El caso de los conductores ebrios es paradigmático en ese sentido. Si, como lo veíamos en la primera configuración, este personaje, a pesar de ser infractor de la ley, antes era alguien gracioso, un motivo de burla, que podía incluso bromear sentado junto a un agente de tránsito en una patrulla y ser celebrado en el diario de mayor lectura del país (ver Figura 54. Increíble “estrellón” de 14

automóviles), en este tercer momento se convertirá en símbolo de injusticia y motivo de movilizaciones sociales y políticas.

Estos reproches, que también se harán a comportamientos como el feminicidio, el maltrato infantil y animal, entre muchos otros en los que el lector puede pensar al momento de leer este documento, van a tener, en casi todos los casos, un objetivo común: que quienes cometan estos actos vayan a la cárcel, y ojalá por mucho tiempo, incluso perpetuamente, como sucedió recientemente con el debate sobre la cadena perpetua para violadores de menores de edad en nuestro país (Ospina-Valencia, 2020).

Si antes, en la primera configuración, la salvación de la sociedad era la industrialización, la eficacia, la eficiencia y todos los ingredientes de la receta mágica del desarrollo; en la segunda, añadimos la fe en la cultura ciudadana y el reproche moral para controlar comportamientos como quemar pólvora de forma clandestina y el que aquí nos ocupa; en la tercera configuración se sumará la cárcel y el derecho penal, que, se han convertido en una salida para muchos de los problemas de las sociedades del mundo, entre esas la colombiana. Entender lo anterior, nos conduce por conceptos como el de castigo, la inflación punitiva o la securitización.

En *Castigo y sociedad moderna. Un estudio de teoría social* (1999), un texto ya clásico sobre estos temas, el sociólogo estadounidense David Garland, se da a la tarea de analizar al castigo como si fuera una institución social y propone una sociología de este. Allí explica que, más allá de ser un instrumento de control o poder es, además, el producto de una serie de consensos sociales que permiten que una sociedad castigue de determinada manera y que se sancionen ciertas acciones y otras no. Para Garland, el castigo nos habla de las sociedades y da perspectivas e información sobre ellas: “es una institución social que encarna y condensa una serie de propósitos y un profundo significado histórico” (1999, p. 32). Por ende, no es estático, sino que se configura de diferentes maneras en tiempos y espacios socialmente situados.

Igualmente, Garland explica que después de los años sesenta en las sociedades estadounidenses y de Reino Unido, en las que concentra su análisis, el castigo se va a convertir en una “solución técnica institucional” (Garland, 1999, pp. 22–23) en contra de la criminalidad y la delincuencia. El castigo “nos dice cómo reaccionamos ante las personas que no se apegan al orden legal y ante las amenazas al orden social, aunque también [...] nos revela algunas maneras sobre cómo se construye el mundo personal y el social” (1999, p. 38).

En una publicación posterior, *La cultura del control. Crimen y orden social en la sociedad contemporánea* (2005), este autor sigue profundizando en los postulados antes mencionados y se pregunta cómo las formas contemporáneas en que las sociedades controlan el delito se hicieron posibles. Para esta investigación son centrales sus argumentos sobre la idea del propósito del castigo. Por ejemplo, si la justicia penal y el sistema carcelario buscan rehabilitar al delincuente, como se suponía lo pretendían los sistemas penales y penitenciarios modernos y liberales (Hernández Moreno, 2020), o si solamente quieren hacer que retribuya lo que hizo, incapacitarlo y alejarlo de la sociedad y de una ciudadanía que se debate entre el miedo a la delincuencia y al desorden y el resentimiento contra quienes amenazan el edificio del orden social con sus actuaciones.

Este autor también resalta el papel que juegan las víctimas en la manera en la que entendemos el crimen y el ejercicio del derecho en la contemporaneidad. Para él, estos grupos juegan un papel cada vez más preponderante y serán las caras visibles, una especie de símbolos, de un hecho criminal que concentran la voz y los pedidos de un colectivo mucho más grande que, a su vez, se contrapone a la figura antagónica y maligna del delincuente. La sociedad parece entonces encontrarse entre un “nosotros” (las víctimas y la sociedad civil) y un “ellos” (los delincuentes) en la que lo único que puede mantener esta frontera es la prevención, protección y seguridad ya que los criminales son percibidos como individuos aislados contra los que la única salvación y manera de hacerlos pagar es la cárcel. En pro de que el delincuente llegue allí, las víctimas, junto con sus aliados, de los que hablaremos a continuación, son unos de los principales protagonistas de los procesos penales que deciden la suerte de esos personajes.

Siguiendo a Garland (1999, 2005) y a otros autores, además de las víctimas debemos hablar de otros actores que hacen posible lo antes descrito. Entre estos se encuentran sectores políticos que reciben o buscan recibir réditos políticos como votos o reconocimientos por el apoyo a este tipo de iniciativas; además de los medios de comunicación, especialmente, los noticiosos, que permiten mostrar “la realidad” alrededor del tema y ayudan a imponer la necesidad de legislaciones cada vez más severas y de traer “orden” a la sociedad. Estos dos actores son fundamentales para generar un estado de urgencia y presentar la realidad social, política y jurídica como un juego de suma cero en el que el triunfo del victimario se considera una afrenta para la víctima y la sociedad que representa.

Estos ambientes de urgencia y polarización alrededor de conductas concretas como las mencionadas antes, tendrán un determinado tiempo de exposición en tanto se llegue a una solución, siendo esta casi siempre una reforma legal más punitiva y severa que ignora las

condiciones sociales y de vigilancia y control en las que se debe aplicar. Los medios de comunicación son fundamentales también para hacer que los reclamos de la población se den en contextos sociales, políticos, económicos, entre otros, en los que parece que las leyes vigentes para ese momento no funcionan y se hace necesario el endurecimiento de estas. A esto Garland lo llama la crisis de la modernidad penal: “las demandas públicas de mayor castigo se trasladan ahora más fácil e instantáneamente en el incremento de las penalidades y en periodos de encarcelamiento más largos” (Garland, 2005, p. 283). La justicia, así, se convierte en un camino para la venganza y el punitivismo y los otros sentimientos que hay detrás de ellos. Para los medios, la sociedad y algunos políticos ya no hay delincuentes susceptibles de rehabilitación, sino criminales eternos que deben estar perpetuamente en prisión una vez sean capturados (Garland, 2005, p. 297). Los conductores ebrios son uno de ellos.

A esta altura, es importante recordar que, como bien lo menciona Umaña (2016), la relación de la sociedad con el crimen y el delito está directamente mediada por los medios de comunicación. Es así que el delito no solamente existe como una realidad fáctica, sino que el entendimiento del mismo se da a través de los medios. De ahí que, para todos, sin importar si hemos sido víctimas o no, las imágenes mediatizadas son claves para entender el mundo en términos sociales y naturales, entre las que se encuentra el delito. Esto, a su vez genera que

Sea cual sea el alcance de los medios de comunicación frente al fenómeno criminal, lo cierto es que no sólo gran parte de la experiencia del crimen en la sociedad contemporánea es mediatizada, sino que lo es también y fundamentalmente el conocimiento sobre el funcionamiento del sistema de justicia (Umaña H., 2016, p. 623).

Vale la pena citar a Umaña en extenso para profundizar en el tema:

Los medios de comunicación tienen una influencia en la representación y autorepresentación de la administración de justicia no sólo desde el punto de vista procesal y administrativo (cómo funciona y debe funcionar, qué configuración tiene y debe tener...) sino también desde una perspectiva sustancial (sobre qué, para qué y por qué funciona y debe funcionar). Los medios de comunicación han ampliado su potencial de impacto, acoplamiento, escrutinio y contacto con el sistema penal desde una perspectiva discursiva pero también operacional generando articulaciones entre los sistemas informativos y el sistema jurisdiccional frente al entendimiento del fenómeno criminal. En estos puntos de contacto y acoplamiento podemos localizar la expresión de justicia mediática (Umaña H., 2016, p. 623).

Por su parte, Bourdieu (2016) nos indica que:

Las categorías son frutos de nuestra educación, de la historia, etc. Los periodistas tienen unos ‘lentes’ particulares mediante los cuales ven unas cosas, y no otras, y ven de una forma determinada lo que ven. Llevan a cabo una selección y luego elaboran lo que han seleccionado.

El principio de selección consiste en la búsqueda de lo sensacional, de lo espectacular. La televisión incita a la dramatización, en un doble sentido: escenifica, en imágenes, un acontecimiento y exagera su importancia, su gravedad, así como su carácter dramático, trágico (2016, p. 23)

Este autor francés también presenta un ejemplo protagonizado por un homicida francés que acabó con la vida de una pequeña en ese país en los años ochenta y que ilustra de buena manera también lo que sucedió con los ebrios al volante en nuestro país:

En esta película en cámara rápida se ve cómo, a través de los medios de comunicación, que actúan como un instrumento de información movilizadora, puede surgir una forma perversa de democracia directa que hace desaparecer la distancia respecto a la urgencia, a la presión de las pasiones colectivas, no necesariamente democráticas, que normalmente está garantizada por la lógica relativamente autónoma del campo político. Se ve cómo reconstituye una lógica de la venganza contra la que toda la lógica jurídica, e incluso política, se ha constituido. También sucede a veces, que los periodistas, por no guardar la distancia necesaria para la reflexión, hacen el papel del bombero incendiario. Pueden contribuir a crear el acontecimiento, privilegiando un suceso para arremeter después contra aquellos que han echado más leña al fuego que ellos mismos habían encendido (Bourdieu, 2016, p. 92).

Igualmente, es menester traer a colación el trabajo realizado por Michelle Brown en *The Culture of Punishment. Prison, Society and Spectacle* (2009), que también nos ayuda a entender la relación que se teje entre el castigo, las imágenes mediatizadas y el espectáculo. Esta autora hace énfasis en la idea de que la realidad social está mediada por el lenguaje, la comunicación y la imaginación y que los significados sociales están marcados irremediabilmente por las representaciones que hacemos. Así, las imágenes y los significados que como sociedad se generan alrededor de conductas como la conducción en estado de embriaguez están relacionadas con la realidad aunque no la muestran de manera completamente objetiva, como lo veremos en apartados posteriores (Brown, 2009).

Como ya lo hemos insinuado, lo anterior afecta directamente el ejercicio y la administración de la justicia, ya que esta se ve expuesta desde lo legislativo, es decir en la creación de leyes, hasta en la aplicación de estas, a una fuerte presión mediática y política, una realidad que acompaña cada vez más a las sociedades de todo el mundo. Así, los jueces, como también lo expone Bourdieu en su ensayo clásico *Sobre la televisión* (2016), se verán fuertemente vigilados y cuestionados por la opinión pública. Más allá de verdades o de juicios jurídicos, se ponen sobre la mesa necesidades políticas que satisfagan a las masas, para la que la única solución es la cárcel y las penas extensas. En palabras del sociólogo francés: “la prisión funciona, ya no como un mecanismo de reforma o rehabilitación, sino como un medio de

incapacitación y castigo que satisface la demanda política popular de retribución y de seguridad pública”(Bourdieu, 2016, p. 51).

Como bien lo dice Hernández (2020), de quien tomamos la frase que le da título a este apartado, en las sociedades contemporáneas, incluyendo la colombiana, se ha dado una ideología penal cuyas únicas conclusiones posibles son la cárcel y las penas largas: “la tendencia al endurecimiento de penas de manera antitécnica o desproporcionada, la primacía de la seguridad como objetivo político - criminal y la percepción de las medidas alternativas como beneficios, impunidad o medidas poco eficaces” (Hernández Moreno, 2020, p. 20). Lo aquí descrito va a tener efectos en lo que Pierre Bourdieu llamó el campo jurídico:

El campo jurídico no es lo que cree ser, es decir, un universo limpio de toda componenda con los compromisos de la política o la economía. Pero el hecho de conseguir hacerse reconocer como tal contribuye a producir unos efectos sociales absolutamente reales, y, en primer lugar, sobre aquellos cuya profesión consiste en interpretar las leyes y establecer jurisprudencia. Pero ¿qué sucederá con los juristas, encarnaciones más o menos sinceras de la hipocresía colectiva, si acaba siendo de notoriedad pública que, lejos de obedecer a unas verdades y unos valores trascendentes y universales, reciben, como todos los demás agentes sociales, unas imposiciones a las que los somete, subvirtiendo los procesos o las jerarquías, la presión de los imperativos económicos o la seducción de los éxitos periodísticos? (2016, p. 117)

Como lo veremos más adelante, lo que podríamos llamar el campo “legislativo” también se verá afectado.

Todo este contexto, igualmente, es propio de lo que algunos autores llaman securitización. Más allá de que este se oriente más a entender fenómenos como la lucha contra delitos como el narcotráfico y el terrorismo, lo que nos interesa de él es que pone de presente la preocupación por

la seguridad, certidumbre y defensa de un objeto o bien que tiene un valor asignado dentro de la sociedad y el valor justifica la medida y los actos que pueden aplicarse, o en defensa de ese bien económico, político o social. Sin embargo el sesgo de la defensa al involucrar la palabra amenaza, enemigo o destrucción, obliga al lector a involucrarse velozmente en el ámbito de la guerra, porque la decodificación del lenguaje de guerra en los argumentos de securitización, nos lleva a ligar la seguridad con la vida o perdurabilidad de la misma (Salazar & Rojas, 2011, pp. 33–34).

Como lo expondremos en esta configuración, la conducción en estado de embriaguez, especialmente si la entendemos desde la perspectiva de algunos legisladores, también pasará por este crisol. Por su parte, James Greenwood – Reeves (2020), ha demostrado cómo se han aplicado estas lógicas en la conducción, en las leyes que la regulan, en los mecanismos que se

usa para vigilarla y también en la de los conductores y las vías. A pesar de que se enfoque en Reino Unido, sus argumentos y análisis son útiles para entender la realidad de nuestro país.

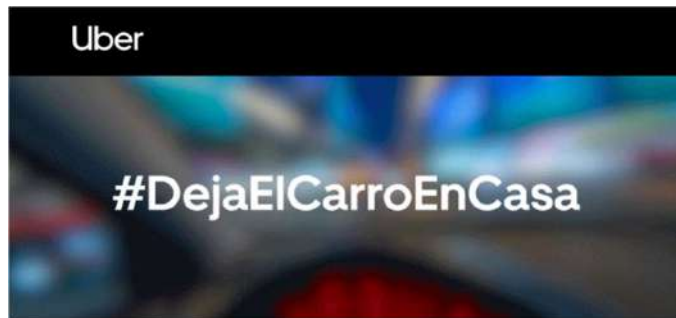
Los autores y reflexiones aquí mencionados suelen hacer referencia a la efectividad y la eficacia de la aplicación del creciente punitivismo, sin embargo, eso se escapa de los propósitos de la investigación. En los siguientes apartados mostraremos cómo esto nos ayuda a entender el tránsito del co-protagonismo al protagonismo de los conductores ebrios en la agenda pública y cómo se cruza su destino con el de los medios y políticos de nuestro país.

El camino reciente de los conductores ebrios en Colombia: iniciativas legislativas y casos representativos

En los últimos años, los colombianos nos hemos familiarizado con mensajes de licoreras, bares, empresas de movilidad y de diferentes medios de comunicación sobre los conductores ebrios. Esto responde a que, a diferencia de lo que analizamos en las configuraciones anteriores, se ha llegado a un consenso social y moral de rechazo alrededor de dicha conducta. Esto se ha reforzado con lo que contábamos en el primer apartado de este capítulo que ha obligado, por ejemplo, a las empresas transportadoras de personas a hacer controles de alcoholemia periódicos a sus conductores³⁷, pero también hay otros sectores que se han montado al tren de la promoción del consumo moderado de alcohol y a no mezclar el licor con gasolina.

Quienes hayan visto Caracol Noticias tendrán en su mente las imágenes y la canción de la campaña “Vive la vida en exceso, no dejes que el alcohol se tome tu vida” (Caracol Televisión S. A., 2014), en las que se entrecruzan las imágenes de un conductor ebrio con las de un niño que va creciendo y disfrutando la vida; los que van a los bares, se habrán acostumbrado a ver la publicidad que cuenta cuántas personas mueren en las vías por conducir bajo los efectos del alcohol en diferentes lugares de estos establecimientos; y quienes acuden a estos lugares en calidad de conductor elegido con su grupo de amigos, una costumbre de algunos grupos y un servicio cada vez más frecuente en el mercado asegurador (Portafolio, 2018b), se han venido familiarizando con la aparición de las cervezas sin alcohol nacionales e internacionales (Angulo, 2016); mientras que los que beben cerveza se encuentran debajo de las tapas promociones para pedir o pedirle un taxi a alguien y que así no deba manejar (Publimetro, 2018) o reciben en su celular correos o mensajes de texto y correos electrónicos con mensajes como #DejaElCarroEnCasa.

³⁷ Véase, a modo de ejemplo, el Decreto 2051 de 2013 y la Resolución 1565 de 2014.



Así se podría alterar tu visión cuando consumes alcohol

La imagen de arriba no es un error y tampoco intentes ajustarla, lo que ves es producto de lo que hace el alcohol en tu cerebro cuando lo consumes en exceso, una alteración llamada visión borrosa.

Aunque parece increíble, este tipo de efectos negativos ocurren y varían dependiendo del organismo de cada persona.

Esto ocasiona una desconexión no solo en la vista, si no también de otros sentidos, disminuyendo las habilidades motoras y perjudicando actividades que requieren de toda tu atención; como manejar.

¡Haz un alto! No permitas que algo similar te ocurra mientras vas al volante. Por eso si vas a tomar... #DejaElCarroEnCasa

Figura 128. Campaña #DejaElCarroEnCasa, de Uber

Fuente: Uber, comunicación personal a través de correo electrónico. 12 de diciembre de 2019

Todas estas iniciativas y/o tendencias tienen en común que han surgido en fechas posteriores al 2013, año en el que se sancionó la Ley 1696, conocida como “la ley contra los conductores ebrios”, hito socio jurídico de esta configuración. A pesar de que esta no sea la única ley que ha endurecido las sanciones contra quienes son sorprendidos realizando esta práctica, sí ha sido la que ha alcanzado el máximo reconocimiento y la que puso a todo el país a hablar, al menos por unos meses, sobre esta conducta y estos personajes, en la mayoría de los casos, no en todos, para pedir penas más duras para ellos.

Sin embargo, es importante tener en cuenta que la Ley 1696 no es la única que va a tener como centro a los conductores ebrios en los últimos años en nuestro país. De acuerdo con Vargas y Velásquez (2013) en nuestro país se han llevado desde el legislativo propuestas para

endurecer el tratamiento a los conductores ebrios desde el año 2007. Como bien lo anotan los autores:

La cantidad de proyectos de ley presentados sobre esta materia a lo largo de los últimos años demuestra, sin lugar a dudas, la especial atención que el asunto ha merecido en los legisladores nacionales; nada diferente puede colegirse de la existencia de las más de diez iniciativas presentadas en un lapso no mayor a seis años (entre los años 2007 y 2013) (Vargas & Velásquez, 2013, p. 44)

En términos jurídicos, estos proyectos son variopintos, pues no terminan de ser claros en temáticas clave para la jurisprudencia como el bien sancionado o protegido, o la proporcionalidad del castigo (Vargas & Velásquez, 2013, pp. 101–102). Así las cosas, las intenciones del legislativo han pasado por introducir la conducción en estado de embriaguez como un tipo criminal nuevo en el ordenamiento colombiano, castigar la conducción temeraria - que incluye aspectos como el exceso de velocidad- o hacer de la seguridad vial un bien esencial. Aunque estas discusiones meramente jurídicas no son de interés de esta investigación, dan cuenta del creciente interés en el tema y explican la división temporal de esta última configuración, que se da en el 2007 con este primer intento legislativo, y culmina en el 2013 con la sanción presidencial de la ley contra los conductores ebrios. También son interesantes en el sentido en que demuestran un creciente interés por parte de asociaciones y políticos que no siempre están articulados y que buscan diferentes reivindicaciones y efectos en la sociedad a través de sus actuaciones.

En medio de todo ello, y a pesar de los enredos jurídicos que acompañaron los proyectos de ley antes mencionados, algunos de esos se convirtieron en ley de la república. El trámite de estos es clave para entender lo que sucedió posteriormente con la Ley 1696. Comprender esto nos lleva también a entender la manera en la que lo legislativo y los medios se unen, uno jalando al otro, como explicaremos en un apartado posterior de este trabajo.

De los proyectos de ley que Vargas y Velásquez (2013) analizan en términos jurídicos con tanto cuidado, surgirán al menos tres leyes sancionadas. Cada uno de estos tiene en el centro a un a un “delincuente vial” que se convertirá en el símbolo y principal motivación del proyecto de ley y a unas víctimas y grupos sociales que acompañarán a los grupos políticos en sus esfuerzos por convencer al Congreso de la República y al país de la necesidad de una nueva ley sobre el tema.

La primera Ley a la que debemos hacer referencia es la 1326 de 2009, con la cual se introdujeron modificaciones al Código Penal para hacer agravar las penas de quienes sean sorprendidos en un accidente de tránsito bajo los influjos del alcohol (Congreso de Colombia,

2009). Esta iniciativa prestó atención, además de la embriaguez, a otros temas de interés como que la agravación fuera mayor si el conductor no tenía una licencia de conducción, si transportaba pasajeros o menores de edad o huía del lugar de los hechos. A diferencia de las leyes que mencionaremos más adelante, en este caso es difícil “amarrar” el tránsito jurídico y político de la iniciativa con alguna víctima o accidente de conductores ebrios, más bien, este se vinculó al transporte escolar debido a accidentes registrados de buses escolares en años anteriores (Senado y Cámara, 2013b, p. 23).

Un titular de la *Revista Motor* sobre el tema nos ayuda a entender una constante de esta configuración, que Hernández llama la paradoja de la inflación punitiva³⁸: “Los conductores irresponsables irán a la cárcel: presidente sancionó Ley 1326 de 2009” (Redacción Motor, 2009). Igualmente, nos mostrará una tendencia clave para el entendimiento de este trabajo: fue iniciativa del Movimiento Político MIRA y su sanción le valió a la Representante Gloria Stella Díaz un reconocimiento especial por parte de la Cámara de Comercio de Bogotá, el FPV y la Alcaldía de Bogotá encabezada en ese entonces por el hoy impopular Samuel Moreno (Gloria Stella Díaz Ortiz, 2009a). Otra pretensión muy importante de esta ley fue hacer esta conducta no excarcelable y mucho más fuerte - las penas pasaban de 13 a 27 años -, dos de los factores que, como ya hemos mencionado, buscan llenar lo que se ha equiparado con una ausencia total o parcial de justicia. Por último, es importante anotar que entre la presentación del proyecto de ley y su sanción pasaron dos años, que el partido político calificará como de lucha por generar conciencia sobre el tema que nos ocupa.

En el año 2010 se sancionó la Ley 1383, que modificó la Ley 769 de 2002. A pesar de que el propósito de esta iniciativa trasciende el de los conductores ebrios, pues se refiere a temas como la expedición de la licencia de conducción y, en general, hace

ajustes tendientes a mejorar la interpretación de los mismos, y la seguridad jurídica en la aplicación de dichas normas, al regular en forma clara temas como la licencia de conducción, la revisión técnico mecánica de emisión de contaminantes y de operación de los vehículos en los centros de diagnóstico automotor, los paraderos de servicio público, el control de las infracciones de tránsito, manejo de escombros y temas ambientales, como el comparendo ambiental, entre otros temas (Márquez Ramírez & Saldarriaga Ortiz, 2011, p. 15).

³⁸ “La inflación punitiva consiste en el endurecimiento del sistema penal por medio del aumento de la magnitud de iure con la cual se usa la privación de la libertad o, en caso de existir, de los castigos más severos” (Hernández Moreno, 2020, pp. 13–14). El autor caracteriza cuatro caminos para este fenómeno: aumento efectivo de las penas, creación de nuevos delitos, restricción de medidas alternativas como la casa por cárcel, modificación de reglas del procedimiento penal. El conductor ebrio pasa por todas ellos en esta última configuración.

Vale la pena mencionar el endurecimiento de las sanciones a los conductores ebrios ya que define con mayor claridad los grados de alcoholemia, aumenta las sanciones en caso de reincidencia y de 30 a 45 SMDLV la sanción pecuniaria por el tema, como se evidencia en el Artículo 31 de la misma. Igualmente, es importante destacar que se prohíbe la disminución de la multa por esta conducta por pronto pago, como sí sucede con otras infracciones de tránsito (Congreso de Colombia, 2010).

Asimismo, ese año Colombia se conmocionó con el caso del abogado Fernando Abello España, que el 21 de agosto protagonizó un fuerte accidente de tránsito que dejó a una mujer muerta y a un joven de 17 años herido. Abello recibió casa por cárcel, lo que fue recibido por los familiares de las víctimas y la opinión pública e incluso la Policía (Caracol Radio, 2010) como un hecho de injusticia y como un mensaje poco ejemplarizante.

Ese joven de 17 años, llamado Daniel Klug, se convirtió en la imagen de la campaña de la Alcaldía de Bogotá “Para, piensa y pon de tu parte”, en la que también participó la actriz Carolina Sabino, quien en años anteriores se había visto involucrada en un accidente en el que ella conducía ebria. Una pieza publicitaria de la campaña nos deja conocer la historia de la recuperación de este joven y, adicionalmente, el testimonio de una niña de nueve años atropellada en la zona de Hayuelos, en el occidente de Bogotá, en agosto de 2011 y es contundente en atribuir la responsabilidad a los conductores ebrios (Noticapi, 2011). En una entrevista ofrecida a *El Tiempo*, Klug afirma que “a la ley colombiana le hace falta ser más drástica en muchas cosas. A mí no me entra en la cabeza que a una persona que comete un crimen le den casa por cárcel o entre dos años a la cárcel y salga libre” (Redacción El Tiempo, 2011), lo que ilustra lo antes expuesto. Aquí entenderemos cómo Fernando Abello es un caso representativo para entender las movilizaciones políticas y mediáticas sobre este tema y cómo compartirá protagonismo con los personajes que presentamos a continuación.

Por su parte, el domingo 13 de mayo de 2012, el entonces Senador de la República, Eduardo Merlano, protagonizó un episodio que quedó grabado en video y en la memoria pública de internet en el que, apelando a su condición de legislador de la nación, se niega a practicarse una prueba de alcoholemia. El episodio termina con el senador, que además no tenía licencia de conducción, alejándose del lugar en su vehículo particular después de preguntarse por qué se pretende hacerle a un Senador de la República una prueba de alcoholemia y pidiendo el nombre del superior del policía que lo requería para hablar directamente con él y darle solución a la situación (“Senador Merlano Se Niega a Prueba de Alcoholemia,” 2012). Este hecho concluyó con una sanción de parte de la Procuraduría y la salida anticipada del congresista de ese cuerpo colegiado (*Eduardo Merlano*, s.f.) y más allá del revuelo político y

mediático que trajo, fue el principal motivo para una nueva ley en contra de la conducción en estado de embriaguez.

Merlano, a pesar de no ser una víctima, como las personas que mencionamos a continuación, es parte importante de esta historia y de la tendencia de ponerle nombre a nuestras leyes, porque si hace poco en nuestro país está tramitando la “Ley Anti Chancleta”, que está pendiente de sanción presidencial, y tiene la Ley 1761, que lleva el nombre de Rosa Elvira Cely, y la 1773, que tiene el de Natalia Ponce de León, la 1548 de 2012 lleva su apellido (Fernández, s.f.). Con esta iniciativa legal se endurecieron un poco más las sanciones pecuniarias y administrativas contra los conductores ebrios y, sobre todo, a causa del comportamiento del senador, se castigó el no permitir la prueba de alcoholemia con una suspensión de la licencia de conducción de 5 a 10 años (Congreso de Colombia, 2012). Esta ley también fue presentada por el Partido MIRA y al igual que la anterior, se demoró dos años en el trámite y aunque el mencionado legislador no aparezca en las exposiciones de motivos, fue una sombra y un motivo para que el proyecto volviera al ruedo y recibiera el apoyo de los partidos políticos, incluso el de la U, al que pertenecía Merlano, y que uno de sus miembros sirviera de ponente para el proyecto de ley.

Otro “protagonista”, al menos por unos meses, clave para entender esta configuración fue Juan Carlos Varela, un joven empresario que el 7 de julio de ese mismo año, apenas dos días después de la sanción de la Ley Merlano, atropelló a tres motociclistas en la vía que conecta el municipio de La Calera con Bogotá en alto estado de embriaguez. Este caso, como lo informa la *Revista Semana* en una nota que revisó el estado del mismo después de un año de los hechos, pone sobre la mesa algunos ingredientes que habíamos explorado en la segunda configuración, como el de la desigualdad social, ya que Varela era un empresario vallecaucano de una reconocida familia que se movilizaba en un vehículo de alta gama y atropelló a un grupo de motociclistas de clase media, que pedían justicia, es decir, una pena extensa en una cárcel como La Modelo, de Bogotá (“Caso Varela Bellini: Una Novela Judicial,” 2013).

Varela, como Merlano y Abello, se convirtió en la nueva motivación para que el Partido Político MIRA pusiera en marcha una nueva campaña de presión para que todos los conductores ebrios fueran a la cárcel. Esta incluyó una movilización popular desde el municipio de La Calera hasta la Plaza de Bolívar de Bogotá en la que participaron clubes de moteros, familiares de víctimas, asociaciones y políticos. Paralelo a esta movilización, en la que se escucharon los gritos de justicia y pedidos de no impunidad de los marchantes, se llevó un documento con la firma de 30.000 personas para apoyar la radicación del proyecto, la Representante Gloria Stella Díaz afirmó que “habiéndolo intentado todo, lo único que queda

es la vía penal” (Partido Político MIRA, 2012). Para ella, sus copartidarios y varios grupos de la sociedad, los anteriores esfuerzos legislativos representaron suficientes intentos de cambiar la realidad del país en el tema que nos ocupa a través de la prevención y la educación y, una vez más, el único camino posible era la cárcel y el aumento de penas.

Pero el auge máximo sobre este tema se alcanzará en el año 2013. A pesar de que los casos son múltiples, si hay una bandera o un referente que nos ayude a entender el camino que recorrieron los conductores ebrios en los últimos años es Fabio Andrés Salamanca. Este joven comparte un perfil muy parecido con el abogado Abello, el Senador Merlano y el empresario Varela: es de clases privilegiadas, se desplazaba en un vehículo de alta gama y causó un accidente en estado de embriaguez en el que los heridos fueron personas de clase media. Estos personajes ya no gozan con la fortuna que tuvo El Tigre Castillo y de la que hablamos en el segundo capítulo de este trabajo (véanse las figuras 115. Herido ‘El Tigre’ Castillo en confuso accidente y 116. Castillo de ilusiones).

En el accidente protagonizado por este joven estudiante de la Universidad de Los Andes murieron dos mujeres que se desplazaban en un taxi, cuyo conductor quedó cuadripléjico después del siniestro³⁹. Su caso, que se dio el 12 de julio del 2013, pondrá el tema sobre la mesa de nuevo después de varios meses de silencio, casi un año después último fracaso en materia legislativa por mandar a los conductores ebrios a la cárcel por 36 horas. En el siguiente apartado estudiaremos algunos de los hechos que hicieron que fuera más significativo que los otros en términos de los alcances de la ley y en la opinión pública.

Antes de pasar a analizar el caso específico de Fabio Salamanca que, para quien escribe y para otros investigadores (Piza Pinilla, 2019), es el que genera un antes y un después en nuestro país alrededor del tema, también es importante anotar que en medio de este constante afán de reformas y de pedir cada vez penas más severas (Hernández Moreno, 2020, p. 21) que fueron acercando paulatinamente a los conductores ebrios a la esfera del derecho penal, también hubo voces que se opusieron de manera constante y contundente a que esto finalmente sucediera.

³⁹ Es llamativo en este caso ver los avances de la ingeniería de los vehículos de los que hablamos en el capítulo anterior y que también mencionaba el doctor Morales en la entrevista que concedió al investigador. Mientras el carro de alta gama está casi sin daños y su conductor completamente ileso, al menos en términos físicos – Salamanca recibió tratamiento psicológico varias semanas después del siniestro, lo que generaba aún más dudas sobre cómo la justicia colombiana trató el caso –, el carro del taxista, de los que se llaman popularmente “zapaticos”, quedó completamente destruido. Este tipo de vehículos han generado alertas desde hace varios años por sus malas condiciones de seguridad y porque conforman gran parte de la flota de taxis de la ciudad.

Antes de conocerlas, es importante resaltar que como lo dijo Gloria Stella Díaz, y como lo declaró en diferentes momentos el Movimiento Político MIRA, se llegó a la cárcel como la única salida para que los conductores ebrios tomaran conciencia y se detuviera esta práctica basándose en la “falta de efectividad” de los que ellos llaman iniciativas “pedagógicas”. Ejemplo de ello es la Ley 1503 de 2011, que, en una audiencia sobre seguridad vial realizada en el Congreso de la República y convocada por esa agrupación política, fue caracterizada como una ley que buscaba incidir de forma positiva en la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y, entre otras cosas, como hoy lo hace el ONSV, obligaba al Estado a crear un portal de seguridad vial con reportes sobre el tema y mapas de siniestralidad nacionales (Carlos Eduardo Guevara, 2014). Cabe destacar también que esta buscaba el apoyo del sector privado en el tópico y se acompañaba de cátedras de seguridad vial en los colegios y otras estrategias para generar conocimiento de normas y hábitos saludables en las vías (Congreso de Colombia, 2011). Asimismo, dentro de las iniciativas caracterizadas como “pedagógicas”, que según estas voces no atacaban de manera exitosa el problema, no podemos olvidar las expuestas en el primer apartado de este capítulo, que le dieron origen al PNSV y a la ANSV, en las que MIRA también tendrá gran influencia.

En medio del ambiente de polarización e indignación que generó la “ausencia de justicia” en los casos antes mencionados, algunas voces invitaron al país a no llevar este comportamiento al derecho penal y a no enviar a los conductores ebrios a la cárcel. Los motivos de estos personajes o entidades son diferentes, pero lo que tendrán en común es el ser percibidas como una especie de enemigas del pueblo y en general, como completamente antipopulares, como lo exploraremos más adelante.

Entre esas voces podemos destacar las de los funcionarios que estaban al frente de la Fiscalía General de la Nación, la Defensoría del Pueblo y un Representante a la Cámara, Germán Navas Talero, que sirvió en diferentes momentos de chivo expiatorio frente al tema, aunque, como lo veremos más adelante, terminó cediendo ante las pretensiones de quienes promovían la ley, así como la de diferentes columnistas y opinadores. En agosto de 2013, el ex fiscal general Eduardo Montealegre alzó su voz contra el tratamiento punitivo que tenía el proyecto de ley que se terminó convirtiendo en la Ley 1696. Según él, el de los conductores ebrios era otro tema que se estaba llevando “la tormenta del populismo punitivo” y que no tenía asidero si se le comparaba con casos internacionales mientras abogaba por una solución integral que pusiera el énfasis en la prevención y la educación, ya que se trata, para él, de un problema de salud pública, no de llevar a los infractores a la cárcel (Redacción El Tiempo, 2013).

Una opinión parecida expuso el entonces vicesfiscal general de la Nación, Jorge Perdomo, en una entrevista a *El Espectador*, pero desde otro punto de vista. Para él, lo que se necesitaba era aplicar de forma efectiva la ley que ya existía (y que daba penas a estos infractores de hasta quince años, en caso de que hubiera un muerto en el accidente) y ponía el énfasis en los costos que implicaba una ley como la que se sancionó: efectivos de policía, centros de reclusión, instrumentos para medir el alcohol en la sangre, etc. (Ospina, 2013).

Ambas opiniones son bien sintetizadas en una entrada de Jorge Humberto Botero en el portal de expertos de *La Silla Vacía*, titulada “Frenesí punitivo” en el que se demuestra la alta impunidad que ya rodeaba los casos de conductores ebrios en el país y la incapacidad que tiene la Policía de Tránsito para aplicar una ley de las proporciones que fue sancionada (J. H. Botero, 2013).

Para el Defensor del Pueblo en septiembre de 2013, Jorge Armando Otálora, el problema de la seguridad vial iba mucho más allá de las sanciones contra conductores ebrios y requería una legislación integral. En un video de la entidad publicado en la época que hoy reposa en YouTube, se afirma que el 6,9% de los accidentes ocurridos en Colombia ese año, 2013, fueron causados por conductores en estado de embriaguez, según la policía, “por eso el interés del país entero en reducir esa alarma”. A lo que Otálora añade “nosotros registramos muy positivamente que el Congreso se esté preocupando por una problemática de salubridad pública como es los conductores que están generando accidentes por conducir en estado de alcohol”, pero añadía que “si observamos el informe, encontraremos que conducir bajo el estado de embriaguez es la sexta causa que está produciendo muertos y heridos en nuestro país” y que “estamos observando que la mayor cantidad de accidentes se están generando por los conductores de motocicleta, ese es otro índice que hay que tener en cuenta al momento de estudiar y de legislar en el Congreso de la República”. En su lugar, invitó a contemplar otros factores de accidentalidad, como el no respetar las leyes de tránsito que causó el 14% de los accidentes; cruzar sin observar la calle, que produjo el 13,3%; desobedecer las señales, que tenía influencia en el 10,9%, de los siniestros; o el exceso de velocidad y no mantener la distancia, que incidían en el 10,5% y el 7,2% de los accidentes, respectivamente (Defensoría del Pueblo Colombia, 2013).

Después de sancionada la ley, el 19 de diciembre de 2013, se alzaron otras voces en columnas de opinión. Un artículo de *El Espectador* del 25 de diciembre de 2013 afirmaba lo siguiente:

Debo reiterar que considero obligatorio castigar sin reparos a quienes conduzcan borrachos.

Pero ello no puede traducirse en leyes histéricas e irreflexivas, en normas improvisadas a última

hora, peligrosas y desproporcionadas, incapaces de discriminar entre homicidas al volante y ciudadanos que por lo general no representan peligro alguno.

Esto hace referencia a que la conducción en estado de embriaguez es difícilmente rastreable en términos de cifras y que, por ende, no puede ser definida como una de las causas de accidentalidad más alta en el país (El Espectador, 2013b).

Por su parte, Lorenzo Madrigal el 29 de diciembre denunciaba con preocupación cómo quitarle el carro a una persona en Colombia era equivalente a confiscar un bien por el que trabajó toda su vida en pro de la prevención (o la securitización, podríamos decir nosotros), esto en caso de que se negara a hacerse una prueba de alcoholemia. En palabras del columnista, en este país se peca y se castiga en extremo, pero sin pensar en los efectos prácticos, y teniendo en cuenta solamente los resultados electorales y/o políticos (Madrigal, 2013).

Asimismo, Elías Sevilla a principios del 2014 también en *El Espectador* denunciaba que la ley no distinguía entre alcoholemia y embriaguez (por sancionar el “grado cero”) e ignoraba contextos sociales y económicos como el de la “cultura del soborno” en la que se ven envueltos los policías de tránsito en el país. Adicionalmente, advertía que actores claves como conductores, policías y jueces no tenían la capacidad para aplicar la ley (Sevillas Casas, 2014). Hasta un periódico históricamente alineado con el conservadurismo social, corriente más cercana a lógicas de securitización (Salazar & Rojas, 2011) y a castigos más fuertes (Hernández Moreno, 2020), como *El Nuevo Siglo*, denunciaba en uno de sus artículos, que la Ley 1696 ignoraba que lo que hace falta es un poco de educación, prevención o, simplemente, presupuesto y no que los congresistas sancionen leyes desproporcionadas sin tener en cuenta opiniones expertas o prever los efectos de las mismas: “La ley de los ‘borrachitos’ [recordemos a “Papá Mockus” en la segunda configuración, véase la figura Figura 119. Regaño de Mockus a borrachitos] es, desde el punto de vista legal, otra ambigüedad más de la jurisprudencia nacional y, desde el punto de vista práctico, otro incentivo a la corrupción” (“Una Ley Desproporcionada,” 2013).

Finalmente, la figura del Representante a la Cámara Germán Navas Talero será usada no solo en la discusión de la Ley 1696 de 2013, sino en las anteriores como el gran impedimento para que se puedan endurecer las leyes contra los conductores ebrios. Un ejemplo de ello fue lo sucedido el 24 de mayo de 2012, cuando se hundió una de los tantos proyectos de los que hablan Vargas y Velásquez (2013). El canal de televisión City TV anunció el 24 de mayo de 2012 que por tercera vez el país se quedaba sin una ley que permita llevar a los conductores ebrios a la cárcel por 36 horas y ese fue el tema central de la emisión nocturna de ese noticiero

(Gloria Stella Díaz Ortiz, 2012b). En la nota, en la que se muestran entrevistas desde el Congreso de la República después de la votación del Proyecto de ley 080, se entrevista a la Representante Gloria Stella Díaz, quien explica que este se cayó porque, en sus palabras, el ser arrestado “genera antecedente judicial y creándose el antecedente judicial también se crea automáticamente una inhabilidad para ejercer cargos de elección popular” y señala que el mencionado representante le ha advertido a todos sus colegas de eso, insinuando que no lo aprueba pues “es uno de los grandes preocupados por ese tema”. A esto el Representante responde que “ella me ha desacreditado a mí en la opinión pública: yo nunca he dicho que no los sancionen; yo digo, sanciónelos, pero bien, hagan la ley bien, pero yo no puedo seguir improvisando en materia penal” e invita a la población colombiana a leer los proyectos de ley y a informarse sobre el tema. Por estos hechos, la *Revista Motor* informó que el Representante a la Cámara estaba “en el ojo del huracán” (Redacción Motor, 2012). Su única defensa parece ser una columna de César Rodríguez Garavito en el portal de Dejusticia llamada “Los borrachos de la cárcel”, que concluye así: “Como buenos cantineros, los políticos seguirán sirviéndonos tragos de populismo penal. Y cada vez son más los que piden otro” (Rodríguez Garavito, 2012), sacando al ya mencionado de ese grupo.

Navas Talero también es señalado por Roy Barreras en el programa *Infrarrojo* (Infrarrojo Teleantioquia, 2012) de Teleantioquia al ser preguntado sobre por qué en nuestro país, después de tantos intentos, no se ha podido sancionar esa ley. El Senador explica que:

Algunos abogados penalistas que piensan con mentalidad de defensor y piensan más en el conductor borracho que en la víctima atropellada, han expuesto sus argumentos en el congreso. Argumentos que me parecen deleznable, que no están bien, que yo espero que modifiquen y por supuesto que yo creo que deben ser revisados por ellos mismos. Pero el país los conoce. Menciono uno, el Representante a la Cámara por el Polo Democrático Germán Navas Talero, por ejemplo, se ha opuesto rabiosamente al proyecto porque cree que es demasiado castigo y que bien vale tomarse unos traguitos y conducir. Eso es absurdo, él lo ha dicho y no ha permitido con sus opiniones que el proyecto pueda tener avances (Infrarrojo Teleantioquia, 2012)

En el camino de los conductores ebrios en Colombia hay buenos y malos, salvadores y detractores que son enemigos públicos de quienes buscan el bien del país. Eso lo exploraremos en el siguiente apartado.

En la mira de los políticos, las asociaciones de víctimas y los medios colombianos: al fin “protagonistas”

En esta configuración juegan un papel preponderante los medios de comunicación, los políticos y las asociaciones de víctimas. Cada uno de estos grupos pondrá un grano de arena

para hacer que los conductores ebrios sean, al fin, después de tanto tiempo, “protagonistas”, aunque sea por unos pocos meses o tengan que compartir escenario con otros “co-protagonistas” y personajes que esos mismos actores antes mencionados pondrán o quitarán de la agenda pública.

La “violencia vial”

Es imprescindible entender la categoría de violencia vial. Lastimosamente aún no es fácil encontrar información sobre la misma, así que con seguridad este es uno de los caminos académicos que abre esta investigación, pero la escasa información que se encuentra, y no es un dato menor, está relacionada con el ejercicio de los medios de comunicación y con el de la defensa jurídica.

Por el lado jurídico, las fuentes vienen de Estados Unidos y son las firmas de abogados *Arash Law Injury Lawyers* y *Brooks Law Firm*. Estas dos fuentes parten del hecho de poner sobre la mesa la discusión, que ya hemos planteado en la segunda configuración de este trabajo, de qué tan accidentales en realidad son los accidentes de tránsito y el poder que tiene el lenguaje para definir y representar la realidad en todas sus dimensiones. En ese sentido, *Arashlaw* afirma en su página de internet que la única manera de lograr reducir las tasas de accidentalidad y de morbilidad vial es que los conductores acepten de manera individual su responsabilidad en los siniestros de tránsito y que, sobre todo, los negligentes o violadores de normas se hagan responsables de sus conductas peligrosas (*CAR ACCIDENT OR TRAFFIC VIOLENCE?*, s.f.). Igualmente, enfatiza en que el hecho de pasar del concepto de accidentalidad al de violencia vial pone sobre la mesa que hay unos perpetradores y unas víctimas claras y definidas y que “*these victims were killed as a result of the driver’s choice to engage driving*”⁴⁰ (*CAR ACCIDENT OR TRAFFIC VIOLENCE?*, s.f.).

Por su parte, la otra firma de abogados, *Brooks Law*, enfatiza en que ese cambio en el lenguaje puede hacer que la sociedad reflexione alrededor de la consecuencia que tienen las acciones y decisiones que tomamos en nuestra vida diaria, e invita a usar un lenguaje positivo - en el sentido de que tiene un sujeto que hace cosas - que nos permita decir en pocas palabras quién

⁴⁰ “Esas víctimas fueron asesinadas como resultado las decisiones de conductor que decidió conducir” (traducción propia)

hizo qué: *“The problem with how we talk and write about car crashes is what we remove the active agent altogether”*⁴¹. Y rematan recordando que:

It’s easy to default into saying someone was hurt in an ‘accident’. But it’s important to remember that cars don’t drive themselves, and every driver makes choices related to safety. For example, drunk driving is not an accident. It is a choice – and an incredibly dangerous one. We can all work to use more accurate language when we talk about collisions (Brooks Law Firm, 2020)⁴²

Es muy significativo para este trabajo la responsabilidad que estas firmas ponen entre líneas sobre los investigadores de los accidentes de tránsito y los medios de comunicación en el tema, pues son estos factores los que protagonizan esta tercera configuración. En esto también hace énfasis la OMS en una publicación que a pesar de no ser tan reconocida como las antes mencionadas, es fundamental para entender el papel de los medios en lo que aquí nos ocupa.

Informar sobre la seguridad vial (2017) es una pequeña publicación, que a partir de ejemplos y testimonios de medios y periodistas que con su trabajo han visibilizado el problema de la seguridad - o de la violencia - vial teniendo en cuenta los principios de los que nos hablan las firmas de abogados y otros que va a añadir la OMS. Más allá de los periodistas, quien escribe cree que estos consejos son útiles para cualquier investigador social. Así, por ejemplo, se afirma que el hecho de que no haya datos ya nos dice mucho sobre la accidentalidad vial (2017, p. 13), que es imprescindible entender todas las aristas de un accidente para poder informar sobre el mismo (2017, p. 6), o que, como espero lo demuestre este trabajo, una colisión mortal es mucho más que un accidente, es un hecho que nos habla de la sociedad en la que sucede.

Aunque, paradójicamente, en esta publicación no aparezca la categoría de violencia vial, en el fondo - a pesar de la importancia que tiene el lenguaje y el llamar las cosas como son - la invitación es la misma. El cuarto capítulo, por ejemplo, se titula “Las colisiones en las vías de tránsito no son ‘accidentales’” y en sus conclusiones hace afirmaciones tan pertinentes para este trabajo como que “toda crónica sobre un accidente tránsito es una oportunidad para

⁴¹ “El problema de cómo hablamos y escribimos sobre los accidentes de tráfico es que eliminamos por completo el agente activo” (traducción propia)

⁴² “Es fácil decir por defecto que alguien resultó herido en un “accidente”. Pero es importante recordar que los coches no se conducen solos, y que cada conductor toma decisiones relacionadas con la seguridad. Por ejemplo, conducir ebrio no es un accidente. Es una elección – y una increíblemente peligrosa. Todos podemos trabajar para utilizar un lenguaje más preciso cuando hablamos de colisiones” (traducción propia)

examinar la legislación sobre el tema” (Organización Mundial de la Salud, 2017, p. 45) y que “las mejores leyes carecen de sentido si no se hacen cumplir” (2017, p. 47).

Por lo antes mencionado, no es gratuito que la fuente más completa sobre este tema y en la que se apoya al menos *Brooks Law* para hablar sobre el mismo sea un medio de comunicación, para este caso *LAist*. El título de la nota ya es diciente: *'Car Accident' Or 'Traffic Violence'? The Way We Talk About Crashes Is Evolving*⁴³ (2020). Allí se afirma, por ejemplo que hablar de accidente minimiza la importancia y la seriedad de una nota y crea una percepción de que no es claro si hay un responsable o no de un siniestro: *“The word accident suggests nothing could have been done to predict or prevent the collision”*⁴⁴ (2020). Dar este paso en el lenguaje supone hablar de responsabilidades, culpas e intencionalidades y de cómo el lenguaje que usamos y, sobre todo, el que usan los medios y actores de la sociedad como los grupos políticos, cambian la realidad, por lo que terminan invitando, como lo hace la OMS, a revisar orientaciones editoriales y la manera en la que se reportan estos temas diariamente (Fonseca, 2020).

En nuestro país las menciones a la violencia vial son escasas, por no decir que inexistentes, por parte de los medios y los políticos. Aunque de la primera configuración a la tercera hayamos visto un progreso y mayor sistematicidad y seriedad a la hora de hablar sobre el tema de la accidentalidad, aún nos quedamos cortos si nos medimos con esos estándares, que también son compartidos por la FICVI en su decálogo sobre el tema, publicado en el año 2018 (Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Seguridad Vial - FICVI, 2018). Por lo anterior, cuando hablamos de esta categoría de análisis, la de la violencia vial, debemos volcar nuestra vista a un grupo que ya mencionamos: el de las víctimas.

Las víctimas en Colombia

Una de las víctimas que más ha trabajado este tema y que se puede considerar pionera en nuestro país en el mismo es Mary Bottagisio. Lastimosamente, en el marco de esta investigación no fue posible ponerse en contacto con ella, pero como se cuenta en la introducción de este trabajo, se procuró llenar ese vacío a través de los registros audiovisuales y escritos que sobre ella reposan en internet.

⁴³ ‘Accidente de tránsito’ o ‘violencia vial’ La manera en la que hablamos de los choques están evolucionando” (traducción propia)

⁴⁴ “El término ‘accidente’ nos sugiere que nada se podría haber hecho para prevenir o evitar la coalición” (traducción propia)

Bottagisio fundó la Liga Contra la Violencia Vial – también conocida como Liga Vial o Fundación Una vida por la Vía - en el año 2007, una organización que al menos en las indagaciones que en esta investigación se realizan, es la más importante en estos temas en nuestro país, como lo explicaré a continuación. Aunque no es fácil seguir los caminos de Bottagisio, sí sabemos que también fue tesorera de la Federación Iberoamericana de Víctimas Contra la Violencia Vial (FICVI) - sobre esta volveremos más adelante - hasta el 2017 y que en el año 2018 fue directora de Coordinación Interinstitucional de la ANSV de nuestro país y, luego, directora encargada de esta entidad (Eldato.co, 2018). Ese tránsito del tercer sector al Estado nos muestra el poder, representatividad y credibilidad que tiene su figura.

Pero es bueno empezar por el principio: conocer la historia de Bottagisio nos sigue dando pistas para entender lo que sucede alrededor los conductores ebrios. En una cápsula para *Canal El Tiempo* publicada en el año 2008, cuenta que fundó La Liga luego de que su hermana menor muriera en un accidente de tránsito causado por el conductor de un bus de servicio público en el año 2005. Sobre el conductor, que iba en estado de embriaguez, le cuenta a quien la entrevista que era una persona que

Tenía dos o tres comparendos [por semana], era una persona que estaba acostumbraba a transgredir las normas porque sabía que no iba a haber ninguna sanción y de hecho no la hubo, porque pese a que tiene la casa por cárcel, el señor siempre ha hecho los saltos y las mil maromas para acomodar su condición de 'no libertad' a sus necesidades

Continúa, indicando que en honor a la memoria de su hermana creó una fundación para ayudar a las víctimas:

Nos tuvimos que enfrentar a tanto dolor, a tanto sufrimiento, y a tanto abandono de la sociedad y del Estado en el caso de sus víctimas en accidentes de tránsito que realmente era un deber hacerlo. Era un deber para poder ayudar a aquellas personas que no tienen los recursos ni los medios para hacerlo y yo *creo que hay una acción que hay que proponer en el corto plazo y es que definitivamente nuestros gobernantes se pronuncien sobre una verdadera política de seguridad vial. Eso es indispensable* (eltiempotv, 2008, énfasis propio)

Lo antes mencionado la llevará a convertirse en la abanderada de este tema en nuestro país. Muestra de ello son las múltiples entrevistas que concede a diferentes medios como *W Radio* o *RCN* cuando de hablar de seguridad vial se trata, ella es un invitado fijo cuando estas discusiones se ponen sobre la mesa. Pero antes de comenzar a enlazar más estos caminos, es importante acudir a una de esas entrevistas, la que le brinda al veterano periodista William Calderón Zuluaga en *La Barbería*, transmitido a través del canal privado y católico Teleamiga.

Calderón, además, hace parte del equipo de *La hora de la verdad*, de Fernando Londoño, ex ministro del gobierno de Uribe y reconocido líder conservador de nuestro país, y es colaborador de *El Nuevo Siglo*, periódico fundado por Laureano Gómez, figura de quien ya hemos hablado antes en este trabajo. El escenario de esta entrevista da cuenta de lo que el también conservador e hijo de Laureano, Álvaro Laureano Gómez Hurtado, llamaba *el talante*⁴⁵: un cuerpo entero de Álvaro Uribe Vélez, un cuadro del Sagrado Corazón de Jesús, un cuadro de Laureano Gómez, un cuadro de Chaplin, un megáfono, una caja de música como un radio viejo. En sí, un barbero de los de antes, con mesa de madera, de esos que conocían a sus clientes porque eran los de toda la vida, como el Deogracias Almanza de la novela *Los dormidos y los muertos*, que hace de su barbería en Manizales un santuario del Partido Conservador en esa ciudad (López Ramírez, 2019).

Es en esa entrevista, de 2017, en donde además de hablar de su hermana fallecida y de Salomé, su sobrina, de quien dice es como una hija, Bottagisio nos invita a pensar en la violencia vial⁴⁶:

Calderón: ¿Qué la llevó a usted a esta campaña? Porque es que eso tiene que tener una razón de ser. Usted es ingeniera... [industrial] industrial.

Bottagisio: Sí, William. En el año 2007, perdón en el año 2005, un delincuente vial, era un hombre [un delincuente vial]... Un delincuente vial, porque es que la delincuencia vial existe cuando irrespetamos una norma de vida como son las normas de tránsito *pues estamos delinquiendo porque estamos poniendo en riesgo a un gran colectivo, por eso nosotros hablamos de violencia vial, porque violento es el que viola nuestro derecho a compartir un espacio vital como es la vía*. Por eso hablamos, claro, seguramente hay accidentes de tránsito, *pero lo que ocurre en nuestro país es violencia vial, es delincuencia vial*. Cuando yo me pongo frente a un vehículo ebrio o con alcohol en sangre o con psicotrópicas y salgo a manejar pues me convierto en una bala perdida, yo no puedo decir ‘ah, es que...’ [una bala perdida...]... una bala perdida, claro William. Es como si usted saliera a disparar a la Plaza de Bolívar y después dice ‘ay qué pena, mate a unos cuantos, fue sin querer queriendo’, no. Y de hecho hoy hay muchos países que penalizan la conducción alcohol[izada] como un delito, un delito que tiene cárcel intramuros, en Colombia pues eso no sucede [En Colombia le dan la mujer por cárcel a los tipos]. Sí [¿Sí?] Sí, esa es la realidad, entonces de cara a la víctima no hay justicia (El Ventilador, 2017)

⁴⁵ Dice Juan Esteban Constaín en su ensayo sobre el líder conservador que es “la inclinación casi inconsciente a ver las cosas de una cierta manera, a aproximarse a la realidad con un sentido de la fe o del espíritu, digamos, que no podía resumirse ni consumarse sólo desde fórmulas racionales [...]” Y citando directamente a Álvaro Gómez anota que: “El talante es un estado de ánimo, una disposición espontánea, pre - racional; es una situación anterior a la actitud, una voluntad inadvertida de captar, de comprender o de rechazar...” (Constaín, 2019, pp. 154–155).

⁴⁶ En esta cita se ponen entre corchetes las respuestas del otro participante de la conversación.

Y continúa, para explicar su lucha:

William, nosotros luchamos para que otros niños como María Salomé [su sobrina, hija de su hermana fallecida] no tengan que crecer sin sus padres, para que otras madres no tengan que enterrar a sus hijos y porque todas estas muertes en su mayoría son prevenibles, son evitables y requieren solo que haya una verdadera voluntad política para que esta sangría, porque es una sangría, 19 familias que tienen que enterrar a sus seres queridos diariamente en Colombia, tenemos 19 funerales por cuenta de la violencia vial cada día. Esto tiene que, en algún momento, nosotros como sociedad, tenemos que decir 'basta ya', es tiempo de no seguir aceptándolo, es tiempo de no seguir cohonestando con esta forma de violencia, que a tenor de los resultados es hoy la más mortífera que existe en Colombia. *Y por eso nosotros, por más alarmista que suene, nosotros hablamos de violencia vial y decimos que hoy en la vía del país estamos viviendo una guerra, una guerra que deja 7.200 colombianos muertos y más de 45.000 heridos por cuenta del tráfico motorizado.* De un tráfico que está generando unos egresos muy importantes para el Estado colombiano, cerca de 2 billones se reciben anualmente por contribución de SOAT, dos billones de pesos de los cuales solo el 5.44% va para atención a víctimas y fortalecimiento de red de urgencias, y el resto es la cuenta de las cucas, es la cuenta del mecate, porque no lo gastamos en lo que quiera, se lo gasta el Ministerio de Salud y le quedan remanentes que están invertidos en el sistema financiero mientras las víctimas no tiene una ortesis [sic], no tienen una prótesis, donde cada vez les estamos subiendo más las barreras de acceso para que puedan acceder a los servicios de salud, pero terminamos dilapidando ese dinero porque esas víctimas no le cuentan a nadie. Esas víctimas sólo le cuentan a la familia (El Ventilador, 2017, énfasis propio, en esta ocasión los corchetes dan datos claves para entender la declaración de Bottagisio)

Esta entrevista es clave, pues nos ayuda a entender lo que buscan estas asociaciones de víctimas y cuál será su trabajo: justicia, reparación y no repetición. Algo que en la segunda configuración y mucho menos en la primera podíamos imaginarnos.



Figura 129. Fotograma de La Barbería con Mary Bottagisio
Fuente: El Ventilador (2017)

Otra parte de la figura de esta activista la podemos entender en el programa *Infrarrojo*. Este es un programa de periodismo de investigación del canal regional Teleantioquia muy similar en su desarrollo y presupuestos a otro más popular, *Séptimo Día*, que en una conversación que este investigador tuvo con una persona cercana a FICVI Colombia, destacó como un espacio valioso para mostrar los problemas y luchas en este tema, cosa que también destaca Bottagisio en su entrevista ya mencionada con William Calderón y lo denomina un espacio de “especial resarcimiento” (El Ventilador, 2017). Este tipo de programas son lo que Umaña denomina como activistas o aliados de las víctimas y “son un mecanismo de presión, concientización, verificación y veeduría de los procesos judiciales que tratan ciertos delitos” (Umaña H., 2016, p. 631).

El nombre del episodio en el que nos concentramos es “Gasolina y alcohol, atracción fatal” y aunque es difícil saber la fecha exacta en la que fue emitido, por su descripción en Youtube, que indica:

A raíz de la pasada conmemoración del Día Mundial de Víctimas de Accidentes de Tránsito, el domingo 20 de noviembre, fecha institucionalizada desde el 2008. INFRARROJO presenta el debate que se genera en torno a situación [sic] que cada vez cobra más vidas en las calles, a las víctimas, a los victimarios, los proyectos, las sanciones, las leyes...

Conducir bajo los efectos del alcohol se ha convertido no solo en una acción cada vez más frecuente en la sociedad, sino en una problemática que preocupa por las alarmantes cifras de accidentes de tránsito y el peligro que implica para la seguridad vial. En Colombia, los últimos diez años reportan un millón quinientos mil personas aproximadamente, entre víctimas y victimarios, involucradas en accidentes causados por la conducción de vehículos en estado de embriaguez, de ellos el 12% han fallecido, 47 mil víctimas anuales en promedio, son el resultado de estos lamentables hechos desde el año 2001.

A pesar de los lesionados y víctimas mortales de estos accidentes, en muchas ocasiones la infracción de normas de tránsito queda impune y las garantías para quienes sufren las consecuencias son nulas. Iniciativas en búsqueda de un castigo o una sanción más fuerte para quienes provoquen accidentes por conducir embriagados, se promueven con el fin proteger la vida y generar mayor responsabilidad a la hora de estar al volante (Infrarrojo Teleantioquia, 2012)

Y por su fecha de publicación en esa red social (5 de mayo de 2012), podemos intuir que se lanzó al aire en 2011, cuando estaba en el Congreso una de las diez iniciativas para enviar a los conductores ebrios a la cárcel. Allí podemos entender de la mejor manera posible la narrativa alrededor de los conductores ebrios.

Las primeras imágenes son las de una víctima de un carro fantasma que quedó postrada en una cama junto con su familia denunciando el abandono del Estado colombiano. Después vienen los legisladores, como Roy Barreras o Gloria Stella Díaz, aunque el programa sólo muestra al primero. Ellos son los que intentan cambiar una situación de injusticia en el país. También aparecen en el foco las voces autorizadas para hablar del tema: un médico que explica los daños que hace el licor al cuerpo y cómo puede afectar las habilidades de conducción; Daniel Páez, director Nacional de Tránsito y Transporte; y el Coronel Álvaro Álvarez, Subdirector de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, quienes explicarán la realidad de las vías del país y la influencia que los conductores ebrios tienen en ella en modo trágico; junto con el testimonio del abogado Luis Fernando Ramírez, Magistrado de la Sala Penal del Tribunal de Bogotá, quien explica al televidente que

El legislador se ha negado a aprobar esa propuesta de creación de ese delito. Con mucha tristeza viene una comisión, envía a un representante que influyó en el resto de los representantes para que no se aprobara ese proyecto, simplemente recordándoles que ‘miren, todos nosotros hacemos política y en épocas de campaña tenemos que salir de pueblo en pueblo y tomarnos unos traguitos y seguir visitando a los posibles electores y entonces, si esto se aprueba vamos a perder la investidura fácilmente. Más de uno aquí, a ver, quién no la va a perder’ (Infrarrojo Teleantioquia, 2012)

Y termina afirmando, mientras aparece una imagen de la justicia vendada:

En otros países es mucho más efectivo eso, incluso no es necesario que la ley establezca penas privativas de la libertad grandes pero va duro al patrimonio, duro al bolsillo del autor, y ahí sí se cuida la gente, porque a la gente le interesa es más su bolsillo (Infrarrojo Teleantioquia, 2012)





Figura 130. Collage de imágenes del episodio "Gasolina y alcohol, atracción fatal" de Infrarrojo

Fuente: Infrarrojo (2012)

Nota: arriba a la izquierda: cabezote del programa, se pueden observar las luces de una ambulancias en fondo contrapuesto; arriba a la derecha está la una víctima de un conductor ebrio que se dio a la fuga acompañada de su familia; en la mitad a la izquierda se observa un diagrama de tipo científico para explicar los efectos en la sangre; en la mitad a la derecha aparece el senador Roy Barreras presentando cifras sobre conductores ebrios (de calidad dudosa, como se explica posteriormente) y sus propuestas para detener el flagelo, que incluyen el encarcelamiento durante tres días; abajo a la izquierda, Mary Bottagisio, explicando los efectos de una ley dura contra conductores ebrios; abajo a la derecha el representante Navas Talero con el rótulo de estar en contra del proyecto de ley.

En este programa, como lo he intentado narrar, hay una lucha entre buenos y malos. Y la salvación, para todos los que siempre han sido buenos, o se pudieron volver buenos después de fallar, como los conductores ebrios que prestan su testimonio y para el momento de la grabación lideran grupos de alcohólicos anónimos, es que las penas sean más fuertes. A uno de los malos ya los conocemos, es el Representante a la Cámara Germán Navas Talero; el otro es el Senador Luis Carlos Avellaneda, de la Alianza Verde (recordando el talante del que hablábamos páginas atrás, es llamativo que los dos vengan de sectores de centro izquierda de la política colombiana). A lo que ya hemos expuesto sobre Navas Talero podemos añadir esta justificación que da al programa:

Se abusa de las penas en estos casos. Todavía no ha llegado a su discusión final. Entonces ahí sentaré mis propuestas porque todavía no se ha convertido en ley. Porque aquí hay gente que todos los días grita porque les metan diez [años] a los conductores ebrios, pero esos mismos

gritan que por favor perdonen a los que mataron a personas cortándolos en pedacitos o enterrándolos vivos (Infrarrojo Teleantioquia, 2012).

Lo que da cuenta de la dura coyuntura política que vive nuestro país en ese momento. Pero a eso, el Senador Avellaneda añade que:

Yo no creo que el ser drástico ayude a solucionar el problema. Aquí en los últimos años se ha venido aumentando muchísimo las penas y con esto se es más drástico y sin embargo las tasas de criminalidad no se han bajado. Eso en primer lugar. En segundo lugar, yo diría que todo el tema penal debe ser encauzado por una adecuada política criminal del Estado y en eso estamos fallando en el Congreso. Cada vez que se presenta un incidente, una conducta que genere conmoción en la sociedad colombiana estamos buscando modificar el Código Penal colombiano (Infrarrojo Teleantioquia, 2012).

Infrarrojo los presenta como políticos que votaron en contra, pero para el televidente es inevitable pensar que se trata de dos personajes que están en contra de una lucha completamente justa.

Y la “apóstol” de esa lucha no es otra que la ya mencionada fundadora y presidente de la Liga Contra la Violencia Vial. El narrador del programa, una voz en off, nos cuenta que

Esta mujer es algo así como *la apóstol* que las víctimas de los conductores ebrios tienen hoy. Ella, allá sola y silenciosa, lidera una batalla que también es personal pero que es más universal de lo que nadie cree. Desde la Fundación Por la vía, por la vida, esta madre de cuatro hijos y hermana de una víctima de un ebrio al volante hace fuerza para que proyectos como el liderado por el senador Barreras sean aprobados y comiencen a reparar a quienes son los más afectados de todo esto, las víctimas (Infrarrojo Teleantioquia, 2012)

Las imágenes nos hablan de esa lucha: vemos a Bottagisio a la salida del Congreso de la República y en un recinto de esta entidad. Asimismo, podemos ver a Barreras con un botón de la Liga Contra la Violencia Vial en el Cuarto Encuentro Internacional por la Seguridad Vial (o Seminario Contra la Violencia Vial, como es llamado en otros momentos), cuando como presidente del Congreso de la República, interviene en ese evento⁴⁷. Cerca a Gloria Stella Díaz, de Mira, paradójicamente, solamente la vemos, al menos en nuestro rastreo, una vez, en una marcha de 2009, celebrando el éxito de la Ley 1326, de la que dice es “una ley de vida”, “una ley para disuadir y educar” (Gloria Stella Díaz Ortiz, 2009b). Su presencia, sin duda alguna, es vital para entender esta configuración.

⁴⁷ En esta intervención Barreras afirma, entre otras cosas, que hay que crear normas que le digan a la sociedad colombiana que hay “un reproche social y que implica un mensaje claro y pedagógico: el que conduce ebrio, o termina muerto o termina preso, arrestado. Un mensaje simple y claro que en cuatro ocasiones hemos llevado al Congreso y que en esta cuarta por supuesto vamos a insistir con fuerza” (Liga Vial, 2013).

Otros escenarios importantes para La Liga Contra la Violencia Vial y Bottagisio son los encuentros con otros actores de la sociedad como políticos y medios. Varios de ellos reposan en el canal de YouTube⁴⁸ de la organización. Allí podemos repasar las apariciones de políticos como Roy Barreras, Gloria Stella Díaz, Enrique Peñalosa, Samuel Moreno Rojas en los diferentes encuentros internacionales que la organización hacía año tras año para celebrar el Día Mundial de las Víctimas de Accidentes de Tránsito, en la segunda semana de noviembre. A pesar de que su presencia no sea explícita, detrás de estos eventos hay un sentir y una organización internacional, un sentir globalizado, alrededor de los conductores ebrios que no podemos ignorar en esta historia.

Las víctimas de Iberoamérica

En una entrevista para la *W Radio*, específicamente para el programa “Vidas W”, realizada el 13 de abril de 2013, Bottagisio cuenta que la inspiración para crear la fundación la recibió en un viaje realizado por Europa (Vidas W, 2013). Allí conoció a Jeanne Picard, luego de ver un aviso en la calle, quien fundó en el año 2000 la organización Stop Accidentes, una entidad española dedicada a prestar apoyo y asesoría a las víctimas de accidentes de tránsito y a trabajar por una movilidad sostenible (*Stop Accidentes*, s.f.) y que decidió replicar a su regreso a Colombia. Cabe añadir, para entender la potencia de este tipo de entidades, que esta organización se atribuye entre sus grandes logros el haber apoyado la introducción de la Ley sobre Tráfico del año 2004 en ese país (*Logros y Reconocimientos*, n.d.).

En esa entrevista también celebra que se cuente con una asociación iberoamericana sobre el tema. Esa es la ya mencionada FICVI, que nació en el año 2010 para unir a diferentes asociaciones nacionales como JAIME (Jamás Apoyaré Ir Conduciendo Ebrio) que se organizó como fundación en México en 2010 para reivindicar la memoria de Jaime Tucson, un hombre atropellado por un ebrio en 2004; la Fundación Mónica Licon, de Panamá, fundada en el 2011 en nombre de una ciclista atropellada mientras practicaba su deporte; la Fundación Nicole Paredes, de Ecuador, fundada en el 2007 en homenaje a una víctima del exceso de velocidad; NACE (No a Conducir Ebrio), organización mexicana fundada en el 2000; la Fundación Emilia Silvia Figueroa, de Chile, que nació legalmente en el año 2014 en memoria de la hija de su presidenta, Carolina Figueroa; y la Fundación Gonzalo Rodríguez, uruguaya, fundada en el 2000 en memoria de un deportista que murió en un siniestro de tránsito en 1999; entre otras, pues en sus memorias de 2019 informan que ya son 19 fundaciones en 14

⁴⁸ Los interesados pueden consultar el perfil [Liga Vial](#) en la mencionada red social.

países de la región (Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Seguridad Vial - FICVI, s.f.). Son muchas las organizaciones y estas son solo un ejemplo de una tendencia en la que podemos entender mejor los esfuerzos de Bottagisio en nuestro país. A pesar de que los focos sean diferentes ya que algunas se preocupan especialmente por la posibilidad de practicar deportes como el ciclismo sin riesgos de ser atropellado, o en trabajar por reducir los excesos de velocidad, o porque no haya más conductores ebrios, la mayoría de ellas son fundadas por padres, madres, hermanos o amigos de víctimas de siniestros de tránsito que buscan que no haya impunidad para los responsables. Esto también muestra cómo los países pasan por diferentes momentos y etapas para el reconocimiento de la “seguridad vial” o de la “violencia vial” como un problema público y cómo nuestro país se suma a una tendencia creciente.

La historia y el desarrollo de FICVI seguramente ameritaría una nueva investigación desde la sociología de los movimientos sociales, por ejemplo, pero para este trabajo, las memorias que entre 2016 y 2019 publicó esa organización, son insumos claves. La Fundación Emilia, por ejemplo, se va a convertir en un modelo a seguir por lograr exitosamente que se tramitará una ley de tolerancia cero contra el alcohol y la conducción en Chile en el año 2014 y acercarla a ser castigada con cárcel. Esa ley lleva el nombre de esa niña atropellada por un ebrio (Chile Atiende, 2021). Lo mismo que hizo Stop Accidentes a principios de milenio. No es gratuito que, en las cartas de la directora, quien inspiró a Bottagisio, siempre nos recuerden que una de sus reivindicaciones es la “justicia: promover leyes para eliminar la delincuencia vial, incorporando en el código penal la conducción con alcohol, droga y velocidad temeraria y defender por ley a las víctimas” (Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Seguridad Vial - FICVI, 2018, énfasis propio). Esta configuración nos muestra el poder de la acción conjunta de las asociaciones y los efectos que pueden tener en las políticas de cada país.

Debemos anotar también que esta organización fue fundada legalmente en Bogotá y que Bottagisio será su representante legal y su tesorera hasta el año 2018 (Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Seguridad Vial - FICVI, s.f.) cuando le comenzamos a perder la pista, la representación legal pasará a Ecuador y no volverá a aparecer su nombre en los informes (que tampoco se volvieron a publicar). A pesar de que esos documentos, extrañamente, nunca dan cuenta de actividades en nuestro país, el protagonismo de Bottagisio parece ser innegable y como investigadores sociales, nos quedamos con la tarea de conocer a fondo esta historia, su presente y sus perspectivas de cara al futuro.

Los políticos

Paradójicamente, al menos a primera vista, FICVI y la Liga Contra La Violencia Vial no son tan cercanos a Gloria Stella Díaz; más bien, hechos como que Roy Barreras aparezca en diferentes escenarios, incluso en el Congreso, con el botón de la organización, así como la cantidad de proyectos de ley sobre el tema, nos hablan de que los medios y los objetivos, a pesar de ser los mismos (que no haya conductores ebrios en las vías) pueden transitar caminos muy diferentes. Como lo veremos más adelante, esto puede obedecer a que para Roy Barreras - como ya lo hemos explicado y seguiremos haciéndolo más adelante- y para Bottagisio, el único camino es una ley penal, mientras que para MIRA, a través de la figura de Gloria Stella Díaz, parece existir un panorama más amplio, o al menos están dispuestos a aceptar otro tipo de soluciones, como el endurecimiento de penas económicas, que terminó siendo el factor diferencial de la Ley 1696.

Como en el caso de Bottagisio, este investigador no se pudo poner en contacto con la ex Representante a la Cámara para hablar sobre este tema. Una vez más, internet nos da una solución que, a pesar de no ser la óptima, nos permite profundizar en lo que nos interesa.

El Partido Político MIRA nació en el 2000 y fue el primer partido político confesional cristiano de importancia en nuestro país. A pesar de que nunca ha sido una fuerza política con mayorías en el Congreso, sí ha sabido sumarse a coaliciones más amplias de orden conservador (por ejemplo, apoyó a Álvaro Uribe en su camino por su tercera reelección y actualmente es parte de la coalición del gobierno de Iván Duque).

Su máxima es el miraísmo, que, a su vez, es un movimiento internacional por la renovación que es definido como

La transformación del ser siendo basada en valores y construida desde el individuo, se propaga a la sociedad, la comunidad y la cultura.

El individuo se define, guía su realización y se transforma mediante la apropiación de valores que, aplicados en su conducta, producen comportamiento virtuoso, generador de bienestar y de servicio para sí y para la sociedad.

La sociedad se renueva con la aplicación colectiva de los valores, es decir con el comportamiento virtuoso de sus individuos, hasta lograr constituirse en un escenario con calidad de convivencia.

La comunidad sigue a la sociedad armónica, cuando entre sus individuos existe identidad, comunicación, unión, capacidad de definirse en común y de dirigir su actuar con base en valores.

La cultura es la sostenibilidad de valores en el individuo, la sociedad y la comunidad, y, por ende, su trascendencia y extensión a las generaciones.

Mira tiene cuatro principios rectores o acepciones, como las llaman: Principios, Ética Aplicada, Sistema y Escuela (*MIRAISMO® EL MOVIMIENTO INTERNACIONAL POR LA RENOVACIÓN ABSOLUTA®*, s.f.).

Sus temas de interés siempre se han centrado en tópicos coyunturales de importancia que responden a las lógicas expuestas en el segundo apartado de este capítulo sobre la securitización. Gloria Stella Díaz, con su trayectoria en la Cámara de Representantes, que se extendió del 2006 al 2014, en el Consejo de Bogotá entre el 2013 y 2018 y en el Congreso de la República de 2018 a 2020 (*Gloria Stella Díaz*, s.f.) nos ayuda a conocerlos. La igualdad entre hombres y mujeres y la defensa de las segundas, es uno de esos. Por eso la Representante será una de las defensoras públicas de la ley que hoy conocemos con el nombre de Natalia Ponce de León y otras iniciativas en contra de la violencia de las mujeres y el feminicidio. Otros esfuerzos legislativos están relacionados con el consumo de drogas y la intervención en la zona conocida como el Bronx en Bogotá, que apoyó decididamente. Todo esto también se hace evidente en su cuenta de YouTube y en sus redes sociales, donde la política publica constantemente evidencia de sus esfuerzos legislativos⁴⁹.

Sin embargo, uno de los grandes temas de MIRA y el que le ha dado más reconocimiento a Gloria Stella Díaz es el de la seguridad vial, específicamente el de los conductores ebrios, como lo recuerda su perfil de Wikipedia (s.f.). Esa es una lucha que la representante ha dado desde hace más de una década y, como aquí lo hemos mencionado, se ha procurado hacer a través de iniciativas pedagógicas y otras con un acento cada vez más punitivo, que es central en la configuración.

En esa tarea, la Representante movilizó a la población del país e hizo marchas y plantones para celebrar los logros políticos y legales, como en el 2009, o para presionar que la ley sea aprobada por el Congreso, como lo hizo en 2012. Este último año, por ejemplo, con ocasión del caso Varela se lanzó la campaña 000, “cero conductores con licencia para matar” (*Gloria Stella Díaz Ortiz*, 2012d). En esos escenarios entendemos las luchas propias de la política y el papel que tiene la ciudadanía y las víctimas para movilizar este tipo de causas.

Poniendo sobre la mesa solo uno de esos eventos, en el plantón de 2 de octubre de 2012 en la Plaza de Bolívar, al frente del Congreso, nos encontramos con escenas y frases que nos hablan de ese contexto de polarización y de la álgida discusión sobre cómo sancionar la

⁴⁹ Los interesados pueden consultar el perfil Gloria Stella Díaz Ortiz en la mencionada red social.

conducta que nos ocupa, como lo demuestra la intervención de Gloria Stella Díaz en ese espacio:

En lo que va corrido de este año, 325 personas han fallecido por cuenta de conductores ebrios, 1.720 lesionados, 1.366 accidentes de tránsito. Al Consejo [Superior] de Política Criminal (CSPC) le quedó fácil, encontró la excusa perfecta para decir que por la crisis carcelaria este tipo de delitos no pueden castigarse severamente. Estamos en el marco de la semana de la seguridad vial en Colombia, ayer tuvimos oportunidad de participar en un seminario internacional. Encontramos el apoyo de ONG de otros países [posiblemente el organizado por Bottagisio y la Liga Vial, aunque no se pueda rastrear evidencia de ello]. Vamos a lograr que nos convoquen al CSPC como autores de la ley. El Defensor del Pueblo, como lo dice el Senador Baena, está en un proceso de desinformación, y quiere confundir al Congreso de la República [se refiere especialmente al tipo de intervenciones que citamos antes]. Pero les quiero decir que ya nos unimos varias fuerzas políticas, pero necesitamos la presión social. Hoy, Mario [una víctima], muchas gracias porque lo llamamos a usted y allá vamos a estar. Muchas gracias a todos los familiares de víctimas de accidentes de tránsito que hoy están haciendo presencia. Muchas gracias también a las víctimas de ataque con ácido, porque lo que el CSPC ha hecho también es mandar un mensaje de impunidad para esto que sí está clasificado como un delito.

Luego se ven las imágenes de las mujeres víctimas del ácido. Y posteriormente la conclusión de la Representante, que se mezcla con los gritos de justicia de los asistentes: "por todos los muertos, por todos los lesionados, por todas las víctimas, nuestro compromiso es incondicional" y finalmente la imagen de una víctima en una silla de ruedas con gritos de fondo que exigen que no haya impunidad y que reine la justicia" (Gloria Stella Díaz Ortiz, 2012e).





Figura 131. Collage de imágenes del plantón realizado el 2 de octubre por 2012 en la Plaza de Bolívar liderado por el Partido Mira

Fuente: Gloria Stella Díaz Oritz (2012e)

Nota: arriba a la izquierda se observa la pancarta con la imagen de la campaña "000 conductores con licencia para matar"; arriba a la derecha, la representante a la Cámara Gloria Stella Díaz interviniendo en la Plaza de Bolívar, se pueden observar banderas del Partido Mira en el fondo y mientras habla contra los ebrios al volante, sostiene un cartel en contra de las agresiones con ácido; en la mitad a la izquierda, políticos del Mira saludando a los motociclistas, uno de los grupos convocados en la marcha, dado el caso emblemático, el del abogado Abello, que provocó la movilización; en la mitad a la derecha mujer víctima del ácido interviniendo en el evento; en la parte inferior una víctima de un conductor ebrio que intervino en el evento.

Otra lucha es la que Gloria Stella Díaz dará en los medios de comunicación en su tarea por hacer que la presión social llegue desde todos los sectores a los políticos del Congreso y al gobierno de turno.

“¿Y hasta cuándo los conductores ebrios en Colombia?” (en las noticias): “la riña entre lo ideal y lo posible” (en el Congreso)

La primera es una frase que, en tono de reclamo, se repitió en Noticias Caracol entre julio y octubre de 2013⁵⁰ y para la que incluso el noticiero elaboró una pieza especial para hablar

⁵⁰ Lamentablemente fue imposible saber en qué fecha específica se utilizó por primera vez esa frase y la fecha exacta en la que se usó la pieza que se muestra unas páginas adelante. La reconstrucción que aquí se expone se realiza con base en la búsqueda y los videos que *Noticias Caracol* ha colgado en su Canal de YouTube, como se informa en la introducción.

sobre los repetidos accidentes de tránsito protagonizados por conductores ebrios. La otra frase la pronunció el entonces representante a la cámara por el Partido Liberal, Orlando Velandia Sepúlveda, el 4 de diciembre de 2013 mientras se discutía el proyecto en las sesiones conjuntas de la Comisión Primero del Senado de la República (Senado y Cámara, 2014a). Entre estas dos frases y esas dos orillas, la de los medios y su indignación, y la del legislativo que se debate entre generar una política criminal juiciosa o responder a un clamor popular, podemos comprender la solución que se le dio a Colombia en esta configuración al problema público de los conductores en estado de embriaguez.

Los medios como movilizadores de la indignación política y popular

Gloria Díaz, Roy Barreras y otros políticos en pro de una sanción punitiva contra los conductores ebrios, como ya lo hemos mencionado antes, encontraron en los medios de comunicación, especialmente en espacios de noticias y de programas de investigación, un aliado para movilizar la opinión pública en pro de la sanción de una legislación más fuerte sobre este tema.

Las evidencias de esto se pueden encontrar en medios nacionales y regionales desde hace varios años. Por ejemplo, en una sección del noticiero de la mañana de RCN llamada “Analista RCN”, del año 2010, la Representante afirma que la Ley 1326 de 2009 no ha sabido ser entendida e interpretada por los jueces de la república, que le siguen dando casa por cárcel a los conductores ebrios (Gloria Stella Diaz Ortiz, 2010). Esto se repite en un programa de Canal Caracol ya desaparecido llamado *Caracol Extra*, que tiene un formato muy parecido al ya mencionado *Infrarrojo*. Allí el foco es el mencionado abogado Fernando Abello quien sirve de “caballito de batalla” para que el narrador del espacio cuente que “las víctimas han reclamado una ley en la que no vean esa impunidad en la que el que comete el delito tenga la oportunidad de estar al otro día en la calle después de haber causado una tragedia”, que cada fin de semana se inmovilizan 60 carros solamente en Bogotá y que de cada 450 accidentes parecidos en todo el país al día, en al menos 100 hay licor de por medio. A lo anterior añaden la visión de un investigador español que posiblemente, no lo podemos saber, acude a uno de los espacios de discusión convocados por Bottagisio. Este señor afirma que “no sólo es sensibilidad, sino medidas legislativas” y que “las primeras causas están relacionadas con el engerimiento de bebidas alcohólicas, la velocidad y la no utilización de los cinturones de seguridad y todas esas cosas son voluntarias” (Partido Político MIRA, 2011).

Un momento interesante de este agendamiento (Piza Pinilla, 2019) también lo vemos en la sección “1, 2, 3” de *CM&*, que, desde la mirada del investigador, nos ayuda a entender cómo este problema que tiene un largo trasegar, aún no se logra posicionar más allá de pequeños momentos de indignación pues no se da en espacios nacionales de gran rating. Catalina Aristizábal, presentadora del espacio nos cuenta que el noticiero le ha puesto toda la atención al tema de los ebrios al volante y que ha recibido una carta del entonces presidente del Congreso de la República, Simón Gaviria, sobre el mismo. Allí, el noticiero toma una posición muy clara, pues Aristizábal afirma que “[como medio] clamamos por un endurecimiento radical para sancionar la conducción en estado de embriaguez” y en seguida presentan diferentes apartados de la carta del político entre los que vale la pena destacar los que dicen que “es justo el rechazo de la opinión pública a este tipo de comportamientos que han causado tanto dolor en decenas de familias colombianos” y que “siguen los esfuerzos para castigar aún más a estos irresponsables”. Y no se queda en ello, pues pone sobre la mesa la posibilidad de legislar de manera más fuerte en temas pecuniarios y administrativos, como terminó sucediendo: “Garantizo que se le dará toda la prioridad a la aprobación de estas iniciativas para que todo conductor embriagado reciba realmente un castigo contundente y ejemplarizante”. La presentadora termina afirmando que “seremos también testigos en este caso, tenemos vigilantes de la aprobación de los proyectos” (Gloria Stella Díaz Ortiz, 2011a).

Cuatro días después, el 10 de octubre, el tema tiene su continuación, esta vez es Ana María Trujillo quien nos cuenta que “marcha viento en popa nuestra campaña para castigar severamente a todo conductor que maneje en estado de embriaguez” y presenta una carta de la Representante Díaz en la que dice que además de todas las normas ya existentes, hay otras iniciativas legales en el mismo sentido. La presentadora concluye diciendo: “Muchos aplausos, que formidable respuesta del Congreso. El año pasado murieron en Colombia cerca de 5.300 personas en siniestros de tránsito, muchos originados en la embriaguez del conductor. Entregue sus llaves” (Gloria Stella Díaz Ortiz, 2011b). Un detalle no menor que no debe ignorar el lector es que todos estos videos no reposan en la cuenta del noticiero, sino en la de la Representante, que los recopila allí como una especie de recordatorio o evidencia de su trabajo.

Ya en el 2012, esta vez con ocasión del caso del Senador Merlano, el Canal RCN vuelve a informar sobre el tema. Esta vez el mensaje no es de aplauso, sino de indignación porque el proyecto para mandar a la cárcel a los conductores ebrios “se hundió en Cámara por un voto”. Después entrevistan a la representante, que le dice al televidente que el Congreso envió un mensaje de impunidad, un acto de falta de responsabilidad política, un acto que merece el rechazo social porque las cifras y las estadísticas hablan por sí solas. En el año 2011 se

presentaron 1.934 accidentes de tránsito. Que dejaron 447 personas muertas y 2.223 heridos. Se impusieron 77.018 comparendos por conducir bajo los efectos del alcohol, esto es lo único que evidencia es que el Congreso no podía ser ajeno a esta problemática y que este es un tema de salud pública que se ha convertido en una pandemia que necesitaba corregirse (Gloria Stella Díaz Ortiz, 2012a).

Como el centro de la discusión es el mencionado senador, el entrevistador le pregunta si los congresistas tienen miedo de aprobar una ley de ese tipo. La respuesta de Díaz es la que ya vimos antes cuando habla sobre su colega Navas Talero: "Si hay arrestos, los congresistas no lo van a hacer porque se inhabilitan". Nos dice la presentadora: "a los congresistas les preocupa más cuidar su investidura que la vida de los colombianos de los ebrios al volante". Díaz, fiel en su lucha, dice que lo volverá a presentar "el próximo 20 de julio y que [espera que] la sociedad civil se sume" (Gloria Stella Díaz Ortiz, 2012a). Como ya lo hemos mencionado, ella misma ayudará a movilizar a la sociedad civil en la calle.

Díaz cumplió su promesa y radicó el proyecto en el mes de julio con una gran movilización popular. *Canal Capital* hizo una nota sobre el tema en el que el mensaje principal está en boca de una víctima: "necesitamos que los conductores borrachos paguen con cárcel, no hay otra solución" (Gloria Stella Díaz Ortiz, 2012c). Unos pocos días después, esta vez con ocasión del caso Varela aquí ya expuesto, en un espacio de entrevistas matutino del mismo canal tendrá oportunidad de ampliar las pretensiones del proyecto, pero allí lanza un mensaje que es premonitorio:

Por primera vez siento el apoyo de los medios de comunicación, la solidaridad del pueblo colombiano, el habernos encontrado en el camino con todos los moteros, y las víctimas, y el respaldo, treinta mil firmas en tan solo cinco días. Eso lo que demuestra es la indignación que la gente tiene, además de eso, tengo que hacer un reconocimiento a los congresistas [...] lo único que esperamos también es que el gobierno le dé su aval a la iniciativa, *porque si no hay respaldo del gobierno a un problema que se convirtió en un problema de salud pública* lo único que podemos esperar es una deficiencia (Partido Político MIRA, 2012, énfasis propio).

Díaz tenía razón: lo que le faltaba era el apoyo directo del gobierno para movilizar una ley más potente. Ese factor, más la decidida movilización del medio nacional con mayor rating, suponen unos ingredientes claves para entender esta configuración.

A lo que asistimos en el año 2013 es, al fin, al posicionamiento nacional del tema y un actor fundamental de ello es *Noticias Caracol*, el noticiero más visto por los colombianos desde hace varios años. En este momento es muy importante resaltar que los conductores ebrios, como lo hemos visto, hacen parte de nuestra vida como sociedad desde siempre y que, como tuvimos oportunidad de exponerlo en las configuraciones anteriores, han sido sancionados por la ley desde hace más de 50 años. A pesar de que no tenemos claridad sobre los números

que rodean esta conducta, siempre ha estado ahí. Habiendo hecho esta anotación, lo que veremos a continuación es cómo al fin hacemos de los conductores ebrios unos tristes “protagonistas” de nuestra realidad nacional y cómo *Noticias Caracol* y un mensaje de urgencia del gobierno logran lo que había sido imposible durante años.

El cubrimiento que vamos a analizar de los accidentes protagonizados por conductores ebrios en el medio antes señalado antes del accidente de Fabio Andrés Salamanca guarda similitudes con el que analizamos de *El Tiempo* de los accidentes de tránsito en la primera configuración: estos siniestros se mezclan con otros del tránsito, sus noticias se cuentan como trágicas, pero no encontramos un análisis específico sobre el tema (véase la Figura 45. 5 muertes trágicas en Bogotá, a modo de contexto). Ejemplos de ello son cubrimientos previos al accidente de Salamanca realizados por “el ojo de la noche”, el periodista Edward Porras, de *Caracol Noticias*. El 2 de julio, por ejemplo, con ocasión del puente de San Pedro, se cuenta que ocurrieron 159 accidentes de tránsito que dejaron 53 muertos y 213 heridos. Sin embargo, se informa que la accidentalidad se redujo en un 55% en relación con el año anterior. Aunque la mayoría de los siniestros, dice la nota, se dieron por exceso de velocidad, se impusieron 760 comparendos a conductores ebrios (Noticias Caracol, 2013a). El título del video que reposa en Youtube es “Trágico puente festivo en vías de Colombia: 53 muertos y 159 accidentes - Julio 2 de 2013”, no es claro cuál es el papel que en ellos juegan los conductores ebrios. Allí están, como veíamos antes, como unos actores de reparto.

Todo cambia el 12 de julio. Ese día, *Noticias Caracol* informa que quedaron “tres vidas que este irresponsable joven dejó pendiente de un hilo”. La descripción del video en la red YouTube es la siguiente:

Un joven conductor que estaba bajo los efectos del alcohol generó un grave accidente la noche del jueves en la localidad de Teusaquillo, cuando realizaba piques ilegales en un carro último modelo y envistió a un taxi que estaba ocupado por dos pasajeros y su conductor (Noticias Caracol, 2013b)

El “ojo de la noche” de Caracol por su parte apenas nos dice que un “conductor aparentemente ebrio chocó taxi [sic] y mató a dos mujeres en Bogotá”. Pero cuando el lector ve la noticia se encuentra con que el grave accidente de Salamanca se mezcla con el del ataque de un perro raza pitbull y que además hubo otro accidente protagonizado por un ebrio en el que se encontraron cuatro botellas de aguardiente en el carro (Noticias Caracol, 2013b). A esto, Juan Diego Alvira, el presentador quien dialoga con Porras, apenas dice “aterradores historias”.

Pero el 14 de julio, apenas dos días después el título del video ya es específico: "Sorprenden a 320 conductores borrachos en Bogotá este fin de semana - 14 de julio de 2013" (Noticias Caracol, 2013c). Los presentadores nos cuentan que las cifras de Bogotá son preocupantes y que sólo en ese fin de semana han sido inmovilizados más de 340 carros porque sus conductores iban en estado de embriaguez. Anotan que en lo corrido del año se han realizado 6.510 inmovilizaciones y "se ha duplicado en un 92%, el año pasado por este mismo periodo, las cifras no superaban las 3.500 inmovilizaciones. Ahora son casi 7.000. A los conductores sorprendidos se les ha suspendido su licencia desde seis meses hasta 10 años" (Noticias Caracol, 2013c). El tono, sin duda alguna es otro, se trata de una noticia específica sobre el tema en la edición matutina del noticiero.

El 15 de julio, apenas un día después, el tono ya es de preocupación e indignación extrema. La presentadora, Mabel Lara, nos dice: "Colombia maneja, literalmente, borracha", "29.833 comparendos en solo en este año en todo el país", "20 muertos en todo el país", continúa, haciendo más grave la tragedia. Y sobre el joven Salamanca nos informa que "hasta ahora esta persona, este hombre, no ha podido ser judicializado" y relata la polémica alrededor del tema. Enseguida podemos ver a la Representante a la Cámara Díaz pidiendo que se tipifique específicamente el delito de conducir ebrio, que debe haber de uno a seis años de cárcel. Pero lo más interesante no es lo que nos dicen, sino los titulares que aparecen al pasar imágenes de accidentes de tránsito que no podemos saber a qué fecha corresponden ni por qué causa se dieron: "Preocupación por borrachos al volante", después "Conductor borracho está libre". Y al lado un cabezote especial para el tema: "Borrachos sin freno". Cerca a la conclusión de la nota invitan a la gente a interactuar con el hashtag #NCBorrachosAlVolante en Twitter (Gloria Stella Díaz Ortiz, 2013). Solo ha pasado una semana desde el accidente de Salamanca, pero ya todo cambió: por fin son protagonistas los ebrios al volante.



Figura 132. Fotogramas de la edición de mediodía del 15 de julio de 2013 de Noticias Caracol
Fuente: Gloria Stella Díaz Ortíz (2013)

Nota: especial atención merece la pieza de la parte inferior derecha del titular, diseñada especialmente para el tema que aquí se estudia.

De ahí en adelante el lector se encontrará con titulares que le dan más importancia al tema: “2.385 conductores ebrios, durante este fin de semana reporta la Policía Nacional en las carreteras”, dice *Noticias Capital* el 5 de agosto, que anota en la descripción del video que “mientras el Fiscal General de la Nación dice que no es suficiente darle la cárcel a los conductores que manejan ebrios; en el Congreso se sigue legislando para tipificar esta actividad como un delito” (CanalCapitalBogota, 2013). Noticias Caracol titula el 9 del mismo mes, como para hacer más fuerte la indignación, “‘Veníamos borrachos’, dice riendo amigo de conductor que arrolló a motociclista” (Noticias Caracol, 2013d). El 10 de agosto anota “Sorprenden a supuesto sacerdote manejando borracho” (Noticias Caracol, 2013e); el 16 de agosto “Un abogado que no respeta la ley: conducía ebrio y provocó choque” (Noticias Caracol, 2013f); el 17 de agosto, “Sorprenden a 718 conductores ebrios en las últimas horas en vías de Colombia”(Noticias Caracol, 2013g); el 20 de agosto, “Nos quitaron un pedazo de vida”: mamá de ciclista arrollado por conductor ebrio” (Noticias Caracol, 2013h); el 24 de agosto, “Borracho y agresivo: motociclista que manejaba ebrio golpeó a un policía” (Noticias Caracol, 2013i); el 4 de septiembre, “Policía borracho agredió a equipo del Ojo de la Noche - 4 de septiembre de 2013” (Noticias Caracol, 2013j); el 6 de septiembre, “Conductor, al parecer borracho, causó impresionante accidente en Bogotá” (Noticias Caracol, 2013k); el 9 de septiembre, “Otros dos conductores borrachos hacen “el oso” en vías de Colombia” (Noticias Caracol, 2013m) y ese mismo día, pero un par de horas más tarde “más de 700 comparendos a conductores borrachos durante el fin de semana pasado” (Noticias Caracol, 2013l); el 16 de octubre, “Colombia, de 20 entre países donde conductores borrachos causan más víctimas” (Noticias Caracol, 2013n). En todas estas notas el cabezote se mantiene allí, “Borrachos sin freno” se generan nuevos hashtag, por ejemplo, #NoMasBorrachosAlVolante, mientras los presentadores y voces como las de la Policía nos dicen que cada día aumentan más las cifras y que hacen falta más sanciones, más ejemplarizantes, más fuertes, que los borrachos no aprenden la lección. Todo con el mismo mensaje: “borrachos sin freno”.

No es el papel del investigador juzgar estas actuaciones, pero sí decir que no podemos saber si esto no sucedía antes y los medios no le daban un espacio en las noticias; lo que sí es claro es que el 16 de diciembre, después de que la ley es aprobada el cabezote que nos acompañó durante casi medio año cambia y ahora reza “Freno a los borrachos”. En esta ocasión el cubrimiento es en directo desde el Congreso de la República y nos cuentan que ahora hay “un castigo más fuerte para los conductores borrachos”. Esta vez hay más políticos en cámara, como Álvaro Hernán Prada, Representante a la Cámara que nos dice que “logramos que

hubiera prisión preventiva y no ocurriera lo que ocurrió esta semana con la señora que fue puesta en libertad" (Jose Agudelo, 2013), a lo que Nicolás Estupiñán, hoy Secretario de Transporte del Distrito Capital y en ese entonces Viceministro de Transporte añade que "es un paso". A esto el narrador agrega que: "algunas víctimas creen que no es suficiente para crear conciencia: será mejor y necesario enviar a la cárcel a los conductores que sean sorprendidos manejando borracho así no ocasionen muertes ni heridas [...] Los 28 millones no son suficientes para crear conciencia". Y hacia el final el señor Hollman Cangrejo, el único sobreviviente del siniestro de Salamanca, que quedó cuadripléjico, nos dice que: "con una cerveza debería haber cárcel" y otro familiar de una víctima añade que "la Ley vigente mantiene libres a varios victimarios" (Jose Agudelo, 2013). La espiral de la inflación punitiva sigue dando sus círculos viciosos (Hernández Moreno, 2020).

De ahí para adelante, parece que todo hubiera cambiado: "ley contra conductores ebrios da frutos: reducción en comparendos y accidentes", nos dice Caracol el 22 de diciembre (Noticias Caracol, 2013o). Allí se nos informa que "desde el viernes hasta el domingo, hubo 595 comparendos a nivel nacional", lo que es "abrumadoramente inferior" a un fin de semana normal. "Quienes conducen reconocieron haberlo pensado dos veces antes de tener una mínima gota de licor en el cuerpo", añaden. El presidente de Correcol, en entrevista, dice que hubo más solicitudes de conductores elegidos. La conclusión: "La ley está funcionando y no es solo para los conductores sino para los enguayabados"(Noticias Caracol, 2013o). A eso se añade una iniciativa en Barranquilla en la que los agentes de tránsito previenen la conducta "con caja, guacaracha y acordeón". El tono, el momento, sin duda es otro: "Conductor borracho chocó taxi e intentó escapar de la Policía", la descripción del video: "El infractor deberá pagar \$14 millones y su licencia le será suspendida por 10 años. Ocurrió en Bogotá" (Gloria Stella Díaz Ortiz, 2014a) (Gloria Stella Díaz, 2014). La letra con sangre entra, de nuevo.



Figura 133. Fotogramas de la edición nocturna del 16 de diciembre de 2013 de Noticias Caracol

Fuente: José Agudelo (2013)

Nota: véase el cambio en la imagen que acompaña el titular, que ahora dice “Freno a los borrachos”.

MIRA y Gloria Stella Díaz también aprovecharon este momento: “¡MIRA lo logró! Aprobadas duras sanciones a conductores ebrios (Canal Capital)”. La descripción de la noticia reza:

La Representante a la Cámara por Bogotá, Gloria Stella Díaz, del Movimiento Político MIRA explicó que lo novedoso del proyecto de ley que castiga a los conductores ebrios y que fue aprobado en Senado y Cámara, es que, si el conductor es encontrado por el agente de tránsito, teniendo la licencia de conducción suspendida o cancelada, incurre en el delito de fraude a resolución administrativa que da pena privativa de la libertad de uno a cuatro años y le genera antecedentes judiciales.

Lo aprobado fue un proyecto que contempla una fórmula mixta con sanciones penales, económicas y administrativas tales como multas que van desde \$1768.500 hasta 28.296.000 pesos, suspensión de la licencia hasta de 10 años y cancelación hasta 25 años, inmovilización del vehículo hasta de 20 días y cursos de trabajo comunitario. Estas medidas aplicarán según el grado de alcohol en que se encuentre el infractor [ver Tabla 1. Multas impuestas por la Ley 1696 de 2013].

Sin duda es un gran avance para la seguridad vial del país. Aunque en este tema todavía queda mucho por hacer, por lo menos a partir de este fin de año se va a poder prevenir y sancionar esta conducta.

‘Nuestro compromiso es seguir trabajando hasta lograr cero muertos o heridos por causa de los conductores borrachos. El país debe llegar a una cultura de cero tolerancia en la combinación de alcohol y gasolina. De ser necesario, buscaremos que se tipifique el delito por el solo hecho de conducir en estado de embriaguez’”, puntualizó Díaz” (Partido Político MIRA, 2013)

En la nota, la Representante afirma con alegría:

A todos los colombianos, decirles que este es el regalo del Congreso de la República a todas aquellas víctimas y familiares que de alguna manera se han visto afectados por esta conducta irresponsable. Lo que acaba de pasar hoy en el Congreso de la República es histórico, 99 votos a favor contra uno en contra. Los conductores ebrios van a empezar a pagar multas desde los 1 '768.000 pesos hasta los 29 millones de pesos. Además de eso, va a haber suspensión de la licencia de conducción de 1 a 10 años, cancelación de 25 años, e igual, los conductores que no quieran respetar la sanción y a pesar de tener la licencia de conducción suspendida o cancelada, se pongan frente al volante, incurrirán en un delito que se llama ‘fraude a resolución administrativa’, que da pena privativa de la libertad de 1 a 4 años (Partido Político MIRA, 2013)

Y añade:

Lo único que hace falta ahora es la sanción presidencial, aprobado el proyecto en sus cuatro debates va a Presidencia de la República. El presidente lo firmará, una vez el sancione, la ley entra a regir. Esperamos que esto sea antes del 20 de diciembre para evitar más víctimas siniestras [sic] como las que hemos visto que tanto dolor nos han dejado. Estamos felices, muy contentos con esto (Partido Político MIRA, 2013)



Figura 134. Salvando vidas
Fuente: Gloria Stella Díaz (2013c)



Figura 135. Gracias a MIRA
Fuente: Gloria Stella Díaz (2013a)

Sanciones a conductores ebrios por grado Cero de licor			
	1ra vez	2da vez	3ra vez
Multas	90 SMOLV = \$1.768.500	135 SMOLV = \$2.652.750	180 SMOLV = \$3.537.000
Suspensión de licencias / Cancelación	1 año de suspensión	1 año de suspensión	3 años de suspensión
Inmovilización del vehículo	1 día	1 día	3 días
Acciones comunitarias	20 horas	20 horas	30 horas
Más información: gloriastelladiaz.com/ebrios Ley 1696 de 2013 MIRA			
Sanciones a conductores ebrios por grado 1 de licor			
	1ra vez	2da vez	3ra vez
Multas	90 SMOLV = \$1.768.500	135 SMOLV = \$2.652.750	180 SMOLV = \$3.537.000
Suspensión de licencias / Cancelación	1 año de suspensión	1 año de suspensión	3 años de suspensión
Inmovilización del vehículo	1 día	1 día	3 días
Acciones comunitarias	20 horas	20 horas	30 horas
Más información: gloriastelladiaz.com/ebrios Ley 1696 de 2013 MIRA			
Sanciones a conductores ebrios por grado 2 de licor			
	1ra vez	2da vez	3ra vez
Multas	360 SMOLV = \$7.074.000	540 SMOLV = \$10.611.000	720 SMOLV = \$14.148.000
Suspensión de licencias / Cancelación	5 años de suspensión	10 años de suspensión	Cancelación licencia 25 años
Inmovilización del vehículo	6 días	10 días	20 días
Acciones comunitarias	40 horas	60 horas	80 horas
Más información: gloriastelladiaz.com/ebrios Ley 1696 de 2013 MIRA			
Sanciones a conductores ebrios por grado 3 de licor			
	1ra vez	2da vez	3ra vez
Multas	720 SMOLV = \$14.148.000	1.080 SMOLV = \$21.222.000	1.440 SMOLV = \$28.296.000
Suspensión de licencias / Cancelación	10 años de suspensión	Cancelación licencia 25 años	Prisión de 1 a 4 años
Inmovilización del vehículo	10 días	20 días	20 días
Acciones comunitarias	50 horas	80 horas	90 horas
Más información: gloriastelladiaz.com/ebrios Ley 1696 de 2013 MIRA			

Figura 136. Collage de imágenes sobre las sanciones de la Ley 1696 de 2013 con imágenes de Facebook de la representante a la Cámara Gloria Stella Díaz Ortiz
Fuente: Gloria Stella Díaz (2013b)

Parece que, de un momento a otro, la realidad hubiera cambiado, y todo esto tiene su correlato político.

Las movidas y discusiones políticas de la Ley 1696: del “tutti frutti” a “no ser palos en la rueda”

Como bien lo dijo la Representante Díaz, sin el apoyo del gobierno nacional, la Ley 1696 no hubiera sido posible. Ese proyecto de ley tuvo un llamado de urgencia por parte del gobierno nacional, en ese momento en cabeza de Juan Manuel Santos, para que fuera discutido y aprobado rápidamente en el Congreso de la República, haciendo caso al pedido del entonces presidente de la entidad, Juan Fernando Cristo y otros políticos (Elpais.com.co, 2013). El tema es tan importante que el periódico santandereano *Vanguardia liberal* anota que el 2 de octubre de ese año el entonces presidente le dio al Congreso una carta de navegación con tres temas fundamentales: salud, paz y conductores ebrios (“Salud, Paz y Conductores Ebrios Serán La Prioridad Del Congreso,” 2013). En esa intervención, el expresidente afirmó que “me han pedido los partidos que le demos mensaje de urgencia porque queremos que los colombianos pasen unas navidades con más seguridad en las vías, para evitar que se presenten accidentes por conductores que manejan ebrios o drogados” (“Salud, Paz y Conductores Ebrios Serán La Prioridad Del Congreso,” 2013).

Más allá de este mensaje, es importante tener claro que esta ley fue resultado de la mezcla de diferentes proyectos que por entonces navegaban por las aguas del Congreso haciendo caso a un tema, como hemos visto, cada vez más en boga e indignante. Es así como, al revisar las gacetas de la entidad nos encontramos con que, para el momento de su discusión, que se dio el 4 de diciembre de ese año, el Senador liberal Juan Fernando Velasco nos recuerda que

Este proyecto nace de muchos proyectos presentados por distintos senadores y representantes, y que buscaba responder de alguna manera al fenómeno creciente y con gran impacto en la opinión pública de conductores que en estado de ebriedad causaban daño o aun la muerte a los ciudadanos. Si bien es cierto en los accidentes de tránsito, sólo entre el 6 y el 7% de las víctimas fatales nacen de la combinación de alcohol, conducción e irresponsabilidad, muchos consideramos que el hecho de tomar licor e inmediatamente conducir un vehículo era un acto de tal irresponsabilidad que merecía una sanción social especial” (Senado y Cámara, 2013b, p. 5)

En términos prácticos, esto quiere decir que las sanciones que desde el legislativo se buscaban aplicar eran tan variopintas como nos lo cuentan Vargas y Velásquez (2013): algunos buscaban la cárcel o el arresto preventivo, otros querían la confiscación del vehículo, otros abogaban por el arresto de 36 horas, mientras otros querían afectar el dinero y patrimonio

de los conductores ebrios, algunos hasta abogaban porque el conductor sorprendido tuviera que instalar un sensor de alcoholemia que le impidiera prender su vehículo en caso de que marcará positivo (Senado y Cámara, 2013a, p. 7); eso sí, todos querían responder a la indignación ciudadana y mediática.

En ese mismo sentido, como lo revela una intervención del Senador Conservador Miguel Gómez Martínez, ese mensaje de urgencia, en medio de las señaladas confusiones, no siempre fue bien recibido ya que va a generar que se emitan muchos conceptos sobre el tema, algunos de ellos vienen del Estado y están llenos de mensajes cruzados. Uno de esos es el del CSPC. Martínez afirma que:

Me parece a mí que el concepto del CSPC es absolutamente claro y absolutamente transparente en el sentido de que el proyecto es inconveniente, ayer el Viceministro de Justicia, el doctor Samper vino aquí a decir que no, que eso no era cierto, que el Gobierno no estaba... lo que decía en el atril no era lo que decía el pedazo de papel y está más claro que eso, una contradicción más abierta y flagrante, yo creo que es difícil señalarlo [...] Entonces me parece que aquí lo que hay es un interés de verdad electoral de hacer a las carreras un trabajo que deberíamos hacer sin prisa y sin pausa, porque este proyecto es muy importante, y porque el problema de la conducción de vehículos automotores por personas en estado de embriaguez es un tema gravísimo.

Y concluye su intervención anotando que

La figura de urgencia manifiesta es absolutamente excepcional y debe estar reservada para asuntos que son de urgencia, esto no es urgente y las normas que existen de tránsito permitirían ser aplicadas con toda severidad si fuera el caso (Senado y Cámara, 2014a, p. 8)

Paradójicamente, el llamado de urgencia del gobierno no beneficia del todo al desarrollo del proyecto. Esto da cuenta de los enrevesados caminos de nuestros protagonistas.

Esto tiene su correlato en que, además del CSPC, emergieron diferentes voces que intentan adueñarse⁵¹ del problema y su solución, lo que va a producir que el mismo ambiente de polarización sobre el tema que veíamos en los medios, se traslade al legislativo, que en el centro del desorden y la urgencia va a buscar el consejo de diferentes grupos sobre el tema, y que muchos otros, incluidos el gobierno nacional a través de sus funcionarios, “metan la mano” en el mismo. Así lo indica el Representante Navas Talero:

Aquí no hay un proyecto, aquí hay un sancocho, un “tutti frutti”, como ustedes quieran llamarlo, lo que debía de tocarse por tres caminos distintos [se refiere a la legislación de normas de

⁵¹ Siempre vale la pena recordar lo que Blumer (1971) nos enseñó hace décadas sobre los problemas sociales: las últimas tres etapas de estos son la movilización, en donde todas las voces emergen; la generación de políticas para dar solución, que siempre serán procesos de negociación; y la última es la puesta en marcha de los planes escogidos. En este caso, el de los conductores ebrios está lleno de enredos.

tránsito, al aspecto penal y, finalmente, a lo pecuniario y administrativo] lo quieren tomar por uno solo, porque una cosa es el incremento de la pena en materia penal que es lo que buscan algunos y el otro tiene que ver con la reglamentación de tránsito en la cual está trabajando el Viceministro [Nicolás Estupiñán], y la otra posición es la que yo he sostenido que para la simple embriaguez debería aplicarse el principio de las pequeñas causas cuya puerta constitucional está abierta (Senado y Cámara, 2014a)

A lo que añade que

El gobierno que ha armado este despelote, y perdonen el término argentino, al convocarnos a unas sesiones conjuntas y extraordinarias casi cuando no se justificaba, cuando con algo de prudencia hubiera podido esperar hasta marzo, precipitó al país para que el país se viniera contra el Congreso cuando el enredo lo han armado desde allá, doctor Galán [Presidente del Congreso]. Quieren que el Congreso se ocupe de una sola ley en temas totalmente distintos, cuando yo escucho al señor Viceministro diciéndonos que están trabajando sobre multas, sobre contravenciones, y veo que aquí en un proyecto donde también se reforma el Código Penal, se meten también con las multas, cuando se inventan términos como el de temeridad (Senado y Cámara, 2014a)

En ese “tutti frutti”, como lo denomina el Representante a la Cámara, también podemos ver diferentes posiciones sobre un tema y allí es en donde empieza la riña entre lo ideal y lo posible para nuestros congresistas.

Antes de ver cómo se traslada o se profundiza ese ambiente de polarización y urgencia, que ya pudimos ver en los medios, a los recintos del Congreso, es importante tener en cuenta aspectos relevantes que ya hemos mencionado a lo largo de este capítulo. Parece imposible que una discusión política tan relevante e importante, o al menos tan popular, en la que hasta presidencia tiene cabida, se pueda dar sin cifras claras. Hay cifras, sí, y vienen de tres fuentes principalmente: de los informes *Forensis*, para hablar de los picos en los que más se dan siniestros viales, como lo hemos explicado en la introducción; de la Policía Nacional, que como siempre lo recuerda el INMLCF, recopila sus propias cifras sobre heridos y muertos en siniestros con orientaciones diferentes a de ellos; y, finalmente, del Sistema Integrado de Información sobre Multas y sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), que describe muy bien su función en su extenso nombre. Entonces ¿por qué hacemos tanto énfasis en que las cifras no son del todo claras o accesibles? Por un lado, porque las dos últimas entidades, a pesar de su carácter público, no las hacen públicas para toda la ciudadanía. Claro, preparan informes de gestión que se pueden consultar a través de internet, pero no se dan cifras consolidadas sobre estos temas, ya que solo se informa de actividades administrativas y operativas. Seguramente, y esto no lo puede verificar quien escribe, ante el pedido de un senador o representante a la cámara, las cifras consolidadas se entregan sin problemas, aunque no deja de ser llamativo que en la exposición de motivos que presentan las *Gacetas*

se haga referencia a espacios tan cortos de tiempo, apenas de meses, que no permitan hacer una trazabilidad de mediano y largo plazo del problema que aquí nos ocupa, seguramente, como ya lo vimos, no hay datos consolidados sobre el tema. Y, por el otro lado, porque incluso esas cifras que los mismos legisladores traen a colación, en las discusiones, cambian y se confunden dependiendo de la intencionalidad de cada uno, algo de lo que ya hace cuarenta años nos prevenía Joseph Gusfield en su estudio sobre el tema (2014).

Continuando con el trámite de la ley, en las diferentes *Gacetas del Congreso* podemos ser testigos de las álgidas discusiones que tuvieron lugar allí en el segundo semestre del año, sobre todo en los meses de noviembre y diciembre (porque la presión era tanta que daba miedo que se acabara la legislatura sin tener decisiones sobre el tema y que el proceso se demoró sólo 15 días (Grisales Acosta, 2016)). El asunto es que para algunos el imperativo era responder a la indignación ciudadana, sin importar si hubiera un concepto contrario del CSPC o que el Fiscal General de la Nación recomendará legislar con calma y paciencia sobre el tema (Redacción El Tiempo, 2013). Por ejemplo, para el senador liberal Luis Fernando Velasco, no valía la pena ponerle cuidado al CSPC porque era descuidado y repetía su concepto en materias muy diferentes (Senado y Cámara, 2014a, p. 9) y para otros, por más técnico que sea su concepto, no era más que un estorbo para el ejercicio real de la política. Así lo podemos concluir de una intervención del senador Juan Carlos Vélez Uribe, del entonces muy dividido Partido de la Unidad Nacional:

Claro, aquí nosotros nos la damos de juristas y claro que el concepto del CSPC y nos critica que porque nosotros estamos legislando de acuerdo a los acontecimientos y que hay que legislar en este país como diga el CSPC [...] Yo interpreto es a mis electores y a los ciudadanos, a la gente de la calle, y la gente de la calle no está interpretando hoy lo que ese concepto dice: la gente de la calle está pensando otra cosa diferente, los medios de comunicación, la opinión pública, el país entero está pensando muy distinto a como está pensando hoy el CSPC [...] Nosotros no podemos salir mañana a decirle al país que la decisión que tomamos fue esa, porque no nos la van a perdonar, no la van a perdonar, el país está pidiendo sanciones eficaces para controlar a los conductores embriagados y allí están las víctimas, las víctimas de los conductores embriagados pidiendo y exigiendo decisiones fuertes, decisiones eficaces. Es que nosotros cada fin de semana vemos la cantidad de situaciones en las cuales se ven enfrascados conductores embriagados donde hay lesionados, donde hay muertos, o miren el caso de este muchacho Salamanca [...] A los ciudadanos no les gustó esa decisión, eso no les gustó y pregunté usted en la calle, averigüe con las personas que vieron lo que ocurrió con el caso de este muchacho Salamanca a ver si están de acuerdo o no con la decisión del juez. O qué tal este señor Varela que bajaba de La Calera con unos buenos tragos y asesina no sé si a tres o cuatro conductores de motocicleta que estaban varados en algún sitio y la única solución fue indemnizarlos. Y el

problema se arregló muy fácil, dándole plata a la gente, a los familiares (Senado y Cámara, 2014a, p. 18, la mención a los casos representativos es de destacar).

Entre las posiciones a favor de castigar desde lo penal la conducta hay otras mucho más radicales, como la del Representante a la Cámara por el Partido de la U entre 2010 y 2018, Albeiro Vanegas Osorio, de quien ya volveremos a hablar:

Pero con todo lo imperfecta que haya sido y con todo lo suave que para mí es [la Ley 1696 en su versión final], porque la gradualidad que se establece de todas maneras me parece muy suave, la Cámara de Representantes no tenía ninguna otra opción, aquí esto es una emboscada, o se votaba el proyecto o quedaba la Cámara de Representantes ante Colombia como órgano indolente, porque la verdad tal como vamos uno ya no sabe Ministra [de Transporte, que hacía presencia en el elíptico], si hay que armar más al país para enfrentar a las FARC, al ELN a las Bacrim o para enfrentar a los borrachitos que matan todos los días a centenares de colombianos [...] pero no convertirse en los criminales más perversos que hay en este país, que son ellos, no los borrachitos, sino los conductores borrachos a los cuales les debe caer todo el peso de la ley, y esta ley no ha sido lo suficientemente fuerte aunque lo que será el año entrante cuando la reglamentamos mejor para que de una vez las calles de Colombia dejen de ser campos de guerra como hasta ahora lo son, acabar con los borrachos al volante es una tarea inaplazable de la Cámara de Representantes (Senado y Cámara, 2014b, p. 26).

Y en ese mismo sentido, el tema de los conductores ebrios es tan grave para algunos que, a pesar de su formación en derechos humanos y de ser conscientes del problema de hacinamiento de las cárceles colombianas, como lo expresa la Senadora de Cambio Radical desde 2010 hasta la actualidad, Maritza Martínez: “Yo sí les pido a los compañeros y al doctor, al senador Velasco, que no creemos en el hacinamiento pero que nos tocó ayudarlo a Gloria Stella Díaz” (Senado y Cámara, 2014a, p. 25).

Pero no todo el Congreso estaba seguro del trabajo que desarrollaba. Lo ideal para algunos era hacerle caso al CSPC - al que ya veíamos como criticaba la Representante Gloria Díaz previamente y veremos cómo lo seguirá criticando en el futuro- y a todas las voces contrarias a acudir al derecho penal. Algunos legisladores, simplemente se niegan a legislar al son de las noticias, como la representante Adriana Franco Castaño, del Partido Liberal, que estuvo en la entidad entre 2010 - 2014:

Yo no estoy de acuerdo y lo dije ayer y lo repito, con aprobar proyectos sobre presiones mediáticas, yo creo que la tarea de los legisladores debe ser una tarea mucha más responsables, mucho más responsables con los medios, sí, pero también con la opinión y sobre todo con los posibles afectados de nuestras decisiones [...] y la exigencia de ese mandato ciudadano es que nosotros logremos una regulación penal que evite que los conductores alicorados se salgan con la suya y no tengan sanciones superiores, que es el reclamo permanente [...] pero mi

responsabilidad frente al proyecto es una responsabilidad absoluta que compromete a todos los que confiaron y depositaron su voto de mí [...] que estos argumentos son claros y contundentes para que los medios y la opinión entienda la gran envergadura y la gran responsabilidad que asumimos en el estudio de este proyecto (Senado y Cámara, 2014a, p. 6)

Esta posición también la encontramos por ejemplo en el representante a la cámara por el Partido de la U desde 2010, Alfredo Luque Zuleta, a quien, le preocupaba de forma especial la congestión de la justicia colombiana (Senado y Cámara, 2014a, p. 12). Para él es completamente claro que el Congreso se enfrenta a un dilema: el de generar políticas criminales responsables o ser lapidados por la opinión pública del país. En ese mismo sentido, resulta muy interesante lo que el ya mencionado Senador Luis Carlos Avellaneda Tarazona afirma en el sentido de por qué y cómo se está legislando sobre el tema:

Se nos convirtió en regla y a todo el mundo lo echamos a la cárcel, y en dónde está el principio de libertad y en dónde está el sagrado derecho a la libertad que la mayoría de nosotros lo aprendimos desde las clases de cívica [...] ¿en dónde se nos queda ese principio pro libertad? [...] *Por eso, porque nos hemos ido por lo peor, por el tema de lo que alguien aquí denominaba venganza, la venganza, eso es lo peor que puede ocurrir a una sociedad sobre todo ahora que queremos plantearnos el tema de la paz y la reconciliación entre los colombianos* (Senado y Cámara, 2014a, p. 23, énfasis propio)

Otros, como el Representante a la Cámara de Cambio Radical entre 2014 y 2018, Jorge Enrique Rozo Rodríguez, creen que la solución debe poner el énfasis en aspectos diferentes a los pecuniarios o los penales:

El hecho de subir las multas no va a resolver este tema de los conductores ebrios, yo creo que por el contrario nos va a agravar esa situación, y va a poner el Estado en una situación muy complicada. Yo recuerdo cuando estuvo el doctor Antanas Mockus en Bogotá de alcalde que iniciaron con la cultura ciudadana y en ese cuatrienio del doctor Antanas Mockus se avanzó muchísimo en Bogotá en ese tema, y no solo en Bogotá sino, eso fue un ejemplo para todo el país. Y la gente se culturizó [...] y eso se abandonó desafortunadamente cuando dejó la alcaldía el alcalde Mockus y hoy todo ese esfuerzo que hizo ese alcalde prácticamente está perdido [...] yo creo que aquí lo que hay que generar es conciencia ciudadana, aquí lo que hay que empezar a hacer [es] un trabajo en esa conciencia de cada individuo para que no piense que es lo que van a castigar, no piense que van a sacarle una multa si maneja en estado de embriaguez, sino más bien el daño que como persona le puede causar a la sociedad (Senado y Cámara, 2013b, p. 11)⁵²

En ese mismo sentido, hay posiciones que consideran que el tema es más grande y tiene que ver con la conflictiva relación de los colombianos con el alcohol de la que aquí hemos hablado.

⁵² Las configuraciones, entonces, también se traslapan: la cultura ciudadana sigue allí en el tintero, como lo expusimos en el segundo capítulo.

Ejemplo de ello son el senador Juan Manuel Galán Pachón, del Partido Liberal, en la entidad entre 2006 y 2018, y entonces presidente de la entidad, y Alfonso Prada Gil, de la Alianza Verde, quien representó a su partido allí entre 2010 y 2014 (Senado y Cámara, 2014a, pp. 20–22)⁵³.

Finalmente, hay una posición intermedia que es muy llamativa, la de Roy Barreras, para quien el asunto no se trata de que haya que hacer algo, sino que solo hay que hacer una cosa: mandar a todos los ebrios a la cárcel:

Allí [hace referencia a su proyecto de ley, uno de los tantos que está sobre la mesa] hay finalmente, señor presidente, una serie de proposiciones reiteradas en las que, insisto, a propósito resumo, de aumentar la pena básica del homicidio culposo de 32 a 108 meses para que no sea excarcelable, para que el irresponsable mate y siga bebiendo libre al otro día que es lo que causa doble dolor a las víctimas y repudio de la sociedad, otra proposición que considera la prisión por el solo hecho de conducir ebrio que es lo que hemos venido defendiendo como arrestar al conductor borracho [...] porque los 20.000 heridos graves⁵⁴ también merecen que la sociedad se acuerde de ellos y que intentemos prevenir esta tragedia [si no hay cárcel...] si eso no va a hacerse, y si el espíritu de la mayoría es que inoportuno y que merece mejor estudio, prefiero dejarlas como constancia, pero no aprobar un proyecto que maquillado parece una solución pero que no soluciona nada (Senado y Cámara, 2014a, p. 15)

Ya que para él

La condición de arresto ha sido una condición necesaria y eficaz como ha ocurrido en España, en Francia, en Chile, para que la sociedad entera entienda que si conduce ebrio termina preso o muerto, es la prevención general positiva, es el mensaje que se espera del reproche social y penal. Está claro que las campañas pedagógicas no son suficientes; está claro que cuando hay sanción la gente empieza a disminuir esa conducta. Hace apenas unos años la gente fumaba inclusive al interior de los aviones, y [hoy] por supuesto a nadie se le ocurre hacer[lo], porque hay sanciones. El arresto previene y salva vidas, y el arresto, además, si se quiere es una sanción zanahoria porque varios intentos hemos hecho aquí de que el arresto fuera por una semana, se nos dijo con razones penales válidas de parte de varios de los juristas aquí sentados que, si elevamos esto a la condición de delito, la sola conducción en estado de embriaguez, generaba unas consecuencias entre otras la muerte política, y para algunos esa sanción era exagerada. Yo personalmente considero que el que conduzca borracho no solamente merece la sanción penal

⁵³ La importancia de este tema es tal que en el Canal del Congreso se generan varios espacios para ampliar la información y el debate de cara a la ciudadanía sobre el mismo. Uno de esos programas es *Tienen la palabra*. En la edición del 18 de diciembre de 2013 participan Gayra Dalvis y Roosevelt Rodríguez, quienes, más allá de hablar de la Ley 1696, se centran en la necesidad de generar una política clara del Estado frente al alcohol (Senado Colombia, 2013).

⁵⁴ Aquí el lector se encuentra con una de las confusiones y usos acomodados de las cifras: el Senador da a entender que todos los generan los ebrios, pero esas son las cifras de todo un año que presentan los *Forensis*.

sino además merece la representación [no se entiende lo que quiere decir] popular (Senado y Cámara, 2014a, p. 14).

Hay algo muy interesante que no podemos ver en las *Gacetas*, pero que sí podemos visualizar, al menos parcialmente, en una emisión del programa *Grandes momentos del Congreso*, emitido el 14 de febrero del 2014, y son las expresiones y tonos de voz de los congresistas en estas discusiones. En este programa la voz en off del narrador, que se ve precedida por la de una presentadora que afirma casi al comienzo del mismo que esta ley “marcó la historia contemporánea de Colombia”, ya nos habla del espíritu del espacio:

Bogotá, finales 2013

Una avalancha de accidentes de tránsito causadas por conductores ebrios, donde las víctimas mortales fueron el común denominador, junto con procesos jurídicos permisivos y laxos, fueron el detonante para que el Congreso de la República legislara sobre la materia. Nació entonces la Ley 1696, que endurece las sanciones administrativas a quienes manejen bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas

Con el respaldo de todos los partidos, el legislativo acogió el llamado de la comunidad que venía exigiendo fuertes medidas para reducir la accidentalidad de personas que irresponsablemente conducen borrachas y bajo el consumo de sustancias psicoactivas (Senado Colombia, 2014).

Luego el programa nos muestra las imágenes de las plenarias en sus discusiones. A pesar de que se presentan momentos e intervenciones de quienes acabamos de caracterizar como dubitativos o en contra, entre las que es importante destacar la de Mary Bottagisio, quien en una posición muy cercana a Roy Barreras afirmó que “este proyecto de ley no está dando respuesta a una demanda de clamor ciudadana por evitar la impunidad legal y por combatir frontalmente el flagelo con acciones concretas, eficaces, con acciones que realmente den resultados” (Senado Colombia, 2014), como sucedía con el programa *Infrarrojo*, es inevitable para el televidente sentir que hay unos buenos y unos malos en esta historia. Y el bueno es ese que afirma casi a gritos desde su silla:

[la ley] Debería haber sido mucho más fuerte para que los borrachos en Colombia sepan que pueden tomarse todo el trago que quieran, pero no convertirse en los criminales más perversos que hay en este país: no los borrachitos sino los conductores borrachos a los cuales les debe caer todo el peso de la ley.

Tema tan perverso del impacto que está teniendo en la sociedad el consumo de alcohol mezclado con la conducción y claro que uno lamenta profundamente que la versión final de la comisión sea el aumento de la pena para el agravamiento de la pena contenida en el numeral sexta del artículo 110... solamente eso, y yo coincido con ellos en que solamente eso es insuficiente para enfrentar semejante problema al que nos hemos visto abocados (Senado Colombia, 2014)

Esa voz es la del mismo senador que, como lo hiciera un ministro de transporte en la segunda configuración (véase la figura 107. ‘Guerra’ a los conductores ebrios), comparaba a los conductores ebrios con guerrilleros hace unos pocos párrafos.



Figura 137. Collage de imágenes de la emisión del programa Grandes Momentos del Congreso sobre la Ley 1696

Fuente: Senado Colombia (2014)

Finalmente, a pesar de las confusiones y las críticas, para los senadores y representantes, aún para aquellos más críticos, como Navas Talero, solamente quedó un camino, el de no ser “palos en la rueda” para evitar el linchamiento y la mala fama ante la sociedad y los medios. Nuestros políticos saben que todos los están mirando y no pueden ser un estorbo, porque después no se van a poder quitar ese peso de su espalda:

Señores Parlamentarios, el Polo Democrático va a votar este proyecto, pero quiere dejar una constancia histórica respecto a la forma como se redactó, cómo se aprobó; yo no entiendo como un Congreso recibe un concepto del CSPC que le dice que eso está mal hecho y lo va a votar; no entiendo cómo el Viceministro de Transporte le dice al Congreso que se está metiendo a través de este proyecto en cosas que son motivos de otro estudio; yo no entiendo el Ministro de Justicia ha dicho que este proyecto está mal construido, porque está mal construido y sin embargo a pesar de esas tres veces autorizados lo aprueben como vienen. Aquí simplemente se va a votar el proyecto por demagogia electoral [...] pero una vez más en este Congreso impera la demagogia y como el Polo Democrático no quiere entorpecer la ingestión de esta aspirina que solo le quitará el dolor de cabeza al país no le va a curar la enfermedad, los va a acompañar [...] *El Polo no quiere ser palo en la rueda de este proyecto y los vamos a acompañar con el dolor*

de que se había podido hacer algo una vez en la vida bien hecho y el Congreso por demagogia no quiere hacerlo (Senado y Cámara, 2014b, énfasis propio).

El proyecto pasó con 103 votos a favor y dos en contra (*Votación Nominal: "Aprobación Del Título y Que Se Convierta En Ley, El Proyecto de Ley Número 90 de 2013 Senado, 117 de 2013 Cámara,"* s.f.) (Congreso Visible, s.f.). La última escena de esta película es la del presidente Juan Manuel Santos Calderón firmando la ley el 19 de septiembre rodeado de congresistas. Su mensaje, a escasos días de que se termine el año da cuenta, una vez más, de la importancia de nuestro tema:

Acabo de sancionar una ley que nos hacía falta y que envía un mensaje claro y contundente al país: no más borrachos en las vías, no más víctimas del cóctel criminal del alcohol y la gasolina. No podemos seguir permitiendo que personas borrachas o bajo el efecto de la droga cojan un carro y les quiten la vida a otros. No es posible que cada día, cada noche, tengamos víctimas heridas o fatales cuyo único pecado es estar en una vía pública. Los colombianos exigían una ley para enfrentar el problema y no nos quedamos cruzados de brazos. En los últimos cinco años un proyecto para afrontar este problema se ha presentado más de tres veces y en todas se hundió, se hundió por falta de consenso y por falta de compromiso.

Finalmente, el Congreso lo aprobó el lunes pasado gracias al apoyo de la mesa de unidad y las bancadas de oposición y gracias también al impulso del gobierno nacional. Muchas gracias señores congresistas por cumplirle al país y desde ya se empieza a aplicar, teniendo en cuenta las festividades de navidad y año nuevo. Estoy dando instrucciones al Ministerio de Transporte y a la Policía Nacional, General Palomino, para que obren con toda la celeridad y con toda la eficacia de forma que las medidas se apliquen desde este mismo fin de semana. La ley contiene sanciones penales y administrativas dependiendo del grado de alcohol y de la reincidencia y además cumple con la función de prevenir, esa palabra es muy importante, prevenir, porque a partir de ahora quien vaya a conducir después de consumir alcohol o de consumir drogas, tendrá que pensarlo dos veces [...]

Este es un paso muy importante, es un mensaje claro para que nadie más cometa la irresponsabilidad de manejar con tragos o bajo el efecto de las drogas. Que quede claro: cero tolerancia, cero tolerancia a la mezcla de alcohol y conducción. Y de nuevo muchas gracias a los señores congresistas (Presidencia de la República - Colombia, 2013)

Al final le cumplieron al país y a sus pedidos. No fueron a la cárcel, pero lograron atacar como nunca el bolsillo de los ebrios al volante, como lo hemos enunciado previamente.

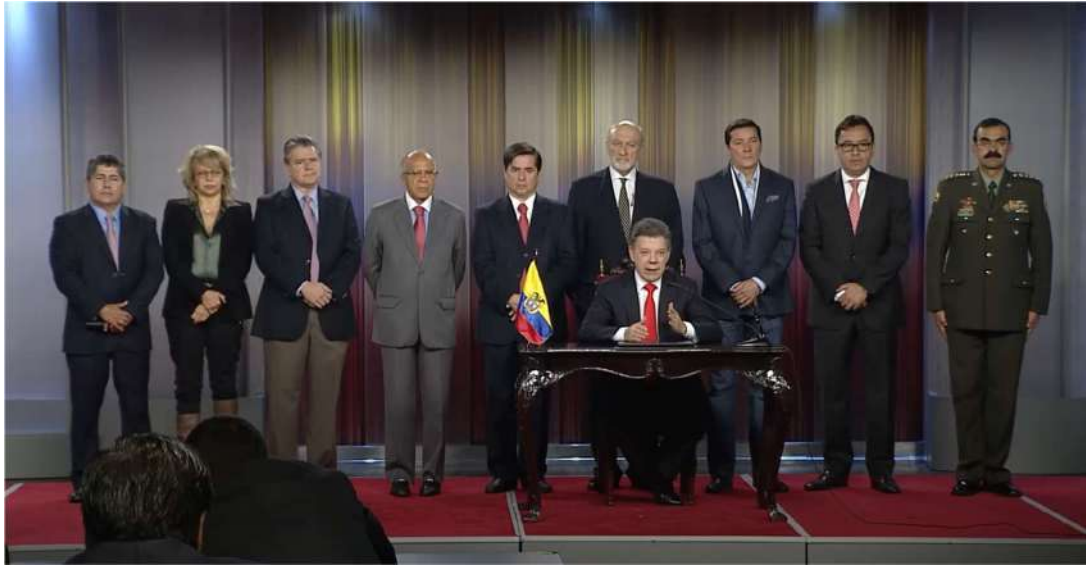


Figura 138. El presidente Juan Manuel Santos sanciona la Ley 1696 de 2013

Fuente: (Presidencia de la República - Colombia, 2013)

Nota: además del presidente, se puede ver a varios miembros de su gabinete, como la ministra de transporte, Cecilia Álvarez Correa (la segunda de izquierda a derecha) el ministro de Justicia, Alfonso Gómez Méndez (el cuarto de izquierda a derecha), el director de la Policía Nacional, Rodolfo Palomino (en la esquina derecha) y algunos senadores, como Juan Fernando Cristo (el quinto de izquierda a derecha) y John Sudarsky (quien le sigue). Una muestra de la importancia del tema y de la necesidad de mostrar que toda la institucionalidad del país está en lucha contra los conductores ebrios.

“Primero la primaria”: ¿se ganó la “guerra” contra los ebrios al volante?

La frase que encabeza este apartado marcó profundamente la manera en la que se debe tratar y comprender el problema que aquí hemos expuesto para quien lo escribe. Aunque ya apareció en el primer capítulo, vale la pena volver a ella pues retrata bien en qué quedó esta guerra contra la violencia vial y especialmente contra los conductores ebrios.

El Movimiento Político MIRA, en cabeza del Representante a la Cámara por Bogotá, Carlos Eduardo Guevara citó, en conjunto con la Comisión Sexta del Senado de la República, el 14 de noviembre de 2014, a una Audiencia Pública sobre Seguridad Vial para hacerle seguimiento al cumplimiento de la Ley 1696, entre otros temas de interés. Entre los asistentes, según se puede concluir a partir de los registros que existen del encuentro⁵⁵, estaban miembros de la CSPC, el presidente de la Asociación de Centros de Enseñanza Automovilística del Meta

⁵⁵ Infortunadamente fue imposible obtener la agenda completa del mismo o acceder a la grabación de todos los espacios.

(Aceam), funcionarios del Ministerio de Transporte, víctimas y familiares de víctimas de siniestros de tránsito, entre otros.

La instalación del evento estuvo a cargo del mencionado político. En ella, después de hacer un repaso por algunos aspectos claves de la seguridad vial en Colombia, pero sobre todo en Bogotá, y del aporte de su partido por mejorarla, le da la palabra a su colega y copartidaria Gloria Stella Díaz Ortiz. Ella dice, con tristeza, que casi un año después de la sanción, la ley no ha sido efectiva, pues no se ha recogido un alto porcentaje de las multas y los conductores han encontrado la manera de burlar la ley. Acude a un viejo dicho, que atraviesa nuestra historia como nación y que le da título a ese video que podemos ver en YouTube: “hecha la ley, hecha la trampa” (Gloria Stella Diaz Ortiz, 2014b).

Luego de hacer un recorrido por su lucha reciente, el acompañamiento a las víctimas, la sensibilización política, el papel de los medios, comienza a analizar la implementación de la ley y reflexiona

La pregunta que uno hace es, pues la ley previó algo pero ¿sirvió de algo? No. Y esa es una ley que tenía sanciones penales [se refiere a 1326 de 2009] y con todo y eso no se logró el resultado y prueba de ello es que sigue conduciendo, o sea, una persona estaba al frente de un volante, generó un accidente de tránsito, causó muerte, dejó lesionados y no tenía licencia de conducción. El problema ya no es del legislativo porque la ley está, entonces la pregunta es ¿Y dónde están las autoridades que deben controlar que quienes están frente a un volante no comentan este tipo de sanciones que la ley castiga de manera administrativa y de manera penal? Primera reflexión. *Porque podremos seguir sacando muchas leyes, pero si las autoridades no hacen lo propio pues nada va a pasar* y más adelante ustedes van a encontrar argumentación de esto que les estoy diciendo, porque como les decía, yo fui la primera que celebre la Ley 1696 porque esa ley tiene una historia y unos antecedentes muy grandes. Y es que el país y casos como el de don Rodrigo Bastidas [padre de las mujeres que murieron en el accidente que protagonizó Salamanca], el de Hollman Cangrejo [el único sobreviviente de ese siniestro], hicieron que este congreso, muchos de sus congresistas se sensibilizaran y decidieran poner el tema en la agenda pública. Y decidieran hablar, y decidieran apoyar, pero nos quedamos cortos, nos quedamos cortos con la 1696, y en su momento se le hizo ver a todos los colombianos, en diciembre del año pasado, con la expedición de la Ley 1696 que habíamos logrado grandes cosas frente al tema punitivo, y le decían, el hoy Ministro del Interior, en ese momento Senador de la República, el doctor Juan Fernando Cristo, salió a los medios de comunicación a decir 'vamos a sancionar a los conductores ebrios con sanciones administrativas muy fuertes, pero también les quiero contar a los colombianos que no van a tener el beneficio de excarcelación', y eso no fue así, eso no quedó en la ley, porque la intención del legislador en ese momento sí era esa: que los conductores en estado de ebriedad no pudieran gozar del beneficio de la casa por cárcel, pero lo que no quisieron advertir en ese momento alguno de los legisladores, a pesar de que lo

dijimos incansablemente es que con la reforma al Código Penitenciario que se aprobó también en diciembre del año pasado, con la pena que se había logrado, el delito seguía siendo excarcelable (Gloria Stella Diaz Ortiz, 2014b, énfasis propio).

El lector recordará el comentario sobre lo anti técnica y contradictoria que podía llegar a ser nuestra política criminal (Hernández Moreno, 2020) y las críticas desde lo jurídico de Vargas y Velásquez (2013) al tema... Pero dejemos concluir a Representante, que nos dice con tristeza:

Aquí está la respuesta: en lo que va corrido de la expedición de la Ley 1696 se han impuesto 25.577 comparendos a conductores por estar en estado de ebriedad, una buena cifra. 25.577 ¿Saben cuántos de esos comparendos han pagado los infractores? 392. Esos 25.577 conductores, infractores de la ley por conducir en estado de ebriedad, le deben al erario público 218.000 millones de pesos. ¿Y saben ustedes cuánto han recaudado las autoridades de tránsito por este concepto? 1.300 millones de pesos. Pues de esta manera, viendo estos resultados, uno encuentra pues que la gente ya le perdió el temor incluso a las multas. Pues sí, el conductor ebrio es encontrado por el agente de tránsito, le hacen la prueba de alcoholemia, lo multan, le inmovilizan el carro, le colocan el comparendo, ¿Qué hace? Va y paga la grúa, paga los patios, saca el vehículo y no paga el comparendo, *¿Entonces de qué nos sirvió poner multas que van desde 1'800.000 pesos hasta 29 millones de pesos, dependiendo de la reincidencia y el grado de embriaguez, si cuando se tiene que hacer efectiva la multa no hay un poder coercitivo para que lo haga?* Y entonces lo que estamos haciendo acá con la 1696, lo que estamos haciendo, tristemente, es incrementar las carteras de los organismos de tránsito. No estamos haciendo nada, nosotros podemos seguir sacando y sacando leyes. Y ya los infractores, los conductores ebrios se deben estar burlando, 'pues yo no pago'. Y fíjense este señor que le dieron casa por cárcel, ya se fue para la casa, está allá en su casa [no es claro a qué caso se refiere específicamente]. Y si ya lo intentó una vez, ¿ustedes creen que no puede volver a salir sin licencia de conducción, si ya está demostrado que no tenía licencia de conducción? *Entonces ese es el análisis y la reflexión que tenemos que hacer nosotros. ¿Qué hay que hacer? ¿Cómo llamar la atención de la justicia colombiana, cómo decirle al legislador, cómo hacerle entender al CSPC, que un conductor en estado de ebriedad no puede ser considerado como una persona que no es un peligro para la sociedad? Claro que sí lo es. Claro que sí lo es. Yo lo he escuchado de muchas víctimas y he retomado sus palabras: es que un conductor en un estado de ebriedad se convierte en un potencial asesino y aquí la reflexión que yo hago, por sexta vez, ya no lo vamos a intentar más, yo creo que esto ya no debe ser una responsabilidad del Movimiento MIRA, senador Virgüez e Ingeniero Carlos Eduardo.* Nosotros ya lo hemos intentado de todas las formas, por sexta vez acaba de hundirse en el Congreso de la República el proyecto de ley que buscaba que aquellos conductores que en estado de ebriedad causaran la muerte o la lesión de una persona y que fueron cogidos en flagrancia, porque esa es la flagrancia más flagrancia, no pueden ocultar el delito, no tuvieran el beneficio de la casa por cárcel. Una vez más lo acaban de hundir. Ese proyecto ya no va a ser una realidad (Gloria Stella Diaz Ortiz, 2014b, énfasis propio).

Hay algo llamativo en las palabras de la Representante, ¿de quién es la culpa? ¿del legislador, que no tiene en cuenta las condiciones del país, de sus autoridades, sobre las que pretende legislar? ¿de las autoridades, que no pueden tener ni ejercer control? ¿de la gente, que no se disciplina? Es complejo responder, pero esta parece una historia que se repite desde hace años en nuestro país más allá de las fronteras de la seguridad – o de la violencia - vial y la mezcla entre la gasolina y el alcohol ya que cada tanto cambiamos de “protagonistas”. Basta pensar en un problema como el feminicidio cuyas condenas se agravaron con una ley que tiene nombre propio, la Ley Rosa Elvira Cely, o 1761 de 2015. Desde la perspectiva de los problemas públicos podemos ver un tránsito parecido: no es una conducta nueva, siempre ha sido sancionado asesinar a alguien más -habría que ver la evolución de los posicionamientos morales y la asignación de responsabilidades específicas-, no es fácil saber cuántas víctimas hay, hay una serie de hechos que llevan el tema a primera plana y el legislador toma cartas en el asunto haciendo más drásticas las penas mientras es acosado por varios flancos. La pregunta es ¿el problema desapareció o cambiaron los comportamientos de la ciudadanía? La respuesta la conocemos todos quienes a diario leemos periódicos o vemos noticias, basta con saber que no más en los primeros 14 días de 2021, 13 mujeres habían sido asesinadas, muchas de ellas en sus propias casas, por cuenta de la pandemia del Covid 19 (Angarita, 2021). ¿Y las penas? ¿Y los perpetradores? No lo sabemos, hay una estela de impunidad también en este tema. No podemos estar seguros de que el ejercicio deba ser el de buscar culpables, como lo dice la representante Gloria Stella Díaz, ni tampoco el de la cárcel, como ella insiste, sino el de pensar de forma consciente por qué buscamos siempre las mismas soluciones, por qué buscamos solucionar problemas tan complejos con cosas en apariencia tan sencillas, pero tan difíciles en su aplicación. El derecho como conjuro, casi como un fetiche, nos recuerda la hoy magistrada de la Justicia Especial para la Paz (JEP), Julieta Lemaitre (2009).

Y después de todo esto, ¿los conductores ebrios? ¿Y la violencia o la seguridad vial? Ya perdieron su rol de “protagonistas” de la realidad nacional...

Para cerrar el capítulo

Esta tercera configuración nos ha llevado por nuevas comprensiones en la accidentalidad vial. De un lado, estamos en plena confrontación entre las visiones que siguen culpando a los conductores del fenómeno y quienes abogan por poner el énfasis en las vías y los vehículos; de otro, estamos ante el comienzo de posicionamiento de la categoría “violencia” o “delincuencia vial”, en detrimento de la de “seguridad”, con las que se busca poner el foco en los actores irresponsables viales que toman decisiones como manejar ebrios. Colombia, como

sucede en las anteriores configuraciones, sigue la estela de otros países en este y en otros temas y va un par de décadas atrás en la mayoría de ellos, siendo los principales los relacionados con la visión de la nueva seguridad vial y la construcción de carreteras adecuadas, la regulación de automóviles y la creación de la arquitectura organizacional para ello. Asimismo, esta configuración muestra cómo nuestro país se suma a la lista de países que viven de primera mano el fenómeno de la *inflación punitiva* y la securitización haciendo un uso antitécnico y desordenado del derecho penal.

Otra parte importante de esta configuración la juegan diferentes actores, como los medios de comunicación. En este caso hay que hacer énfasis en los noticieros y la manera en la que presentan y posicionan temas en la agenda pública. Si en las primeras configuraciones veíamos el poder de *El Tiempo* y la prensa, ahora tenemos a *Noticias Caracol* y otros espacios en televisión. De la mano con ellos están las víctimas, que hasta aquí casi no habían sido mencionadas, pero que son fundamentales para entender este trabajo y el posicionamiento de la categoría antes mencionada. Imposible no mencionar a los casos emblemáticos de conductores en estado de embriaguez, que serán las caras visibles del problema que enfrenta la justicia del país, se convierten en enemigos públicos y en “alertas” para los legisladores. Finalmente, no se puede dejar de mencionar a los políticos, que se mueven entre sus legítimas preocupaciones, lo que les da trabajo, los votos, y las presiones ciudadanas.

Conclusiones

Este libro propone entonces una genealogía no de los tejidos *empíricos* sino de los tejidos *oníricos*, bajo la hipótesis de que en la Bogotá de comienzos del siglo XX, el deseo por la mercancía *precedió* a la llegada de la mercancía misma; es decir, que el capitalismo industrial no se "enraizó" en nuestro medio primero con las fábricas y las máquinas, sino con las palabras, los signos y las imágenes. *Antes que como un mundo de objetos, la industrialización de los años diez y veinte se constituyó entre nosotros como un mundo de sueños y deseos.*

Castro Gómez, S. (2009, p. 17)

Este último apartado del trabajo está dividido en dos partes: en la primera se presentan las principales conclusiones de los capítulos que componen el trabajo; en la segunda, se exponen algunas vetas y preguntas investigativas surgidas a partir del mismo.

Para cerrar este trabajo

La cita que da comienzo a este capítulo describe por qué Santiago Castro - Gómez titula la obra en la que construye una genealogía del capitalismo en la capital del país en las primeras tres décadas del siglo XX, *Tejidos Oníricos. Movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá (1910 – 1930)*, y muestra por qué no podemos hablar de realidades, sino más bien de un mundo de sueños y deseos de algunos sectores de la población que no terminaron de ver – y quizás no lo hayan terminado aún, un siglo después- su sueño completamente realizado. Un sueño hecho de imágenes, deseos y discursos. Una lógica parecida tiene la conducción en estado de embriaguez en nuestro país, en la que, como hemos podido ver, a pesar de los intentos desde diferentes ópticas, no logramos erradicar de la realidad nacional, como nos lo recuerda cada tanto un nuevo caso paradigmático⁵⁶.

Recapitulando, podemos ver cómo en la primera configuración, en los años setenta, desde la perspectiva del desarrollismo, se intenta generar orden a un elemento clave de las nacientes ciudades colombianas, como lo es el del transporte. Allí se ve cómo se usa al derecho como una especie de máquina que es capaz de transformar la realidad de acuerdo con las necesidades de los legisladores y cómo los conductores ebrios ven desde la lejanía cómo se

⁵⁶ El caso de Enrique Rafael Vives Caballero, sucedido el 15 de septiembre de 2021 vuelve a poner sobre la mesa el tema. Es de resaltar que guarde tantas similitudes con el de otros casos explorados en el tercer capítulo de este trabajo y las tormentas políticas que ha levantado. Un análisis de ello se puede consultar en el portal *La Silla Vacía*, [“Carlos Caicedo politiza el caso de los atropellados por Enrique Vives”](#), fue publicado el 17 de septiembre. Las peleas jurídicas, los problemas médicos y psicológicos y los pedidos de un endurecimiento de leyes han vuelto a aparecer.

desarrolla la acción en el set que ocupan los empresarios y conductores del transporte público. Los primeros apenas resultan importantes para pequeños grupos o personas, como médicos u opinadores, que pedirán mano duro contra esta conducta, pero no tendrán la suficiente fuerza como para posicionarse en la opinión pública.

En la segunda configuración, que tiene lugar al final de los noventa y comienzos del nuevo milenio, ya hay otras comprensiones del fenómeno de la conducción y del transporte, que se ven reflejadas, por ejemplo, en los avances de la industria automotriz y la comprensión de los accidentes como hechos evitables o que pueden tener consecuencias menos graves. En este momento, la década de los noventa, los principios del nuevo milenio, campañas como “La tengo viva” y “Entregue las llaves”, van acercando a los conductores ebrios al foco de la acción. Sin embargo, cuando llegan allí se encuentran con que tienen que compartir la estelaridad con quienes queman pólvora, van armados o no usan cinturón de seguridad.

Ya no bajo el discurso del desarrollo, sino el de la cultura ciudadana, los conductores ebrios comenzaron a ser reprochados en términos sociales y morales. Términos como el de *borrachitos* en boca del segundo mayor cargo del país, el alcalde Antanas Mockus, *irresponsables*, por parte de *El Tiempo*, y otros similares, se vuelven comunes en la realidad colombiana. A ello, hay que sumar, de nuevo, la aparición del derecho, en este caso, la Ley 769 de 2002, el Código de Tránsito Terrestre, que intentó reflejar todos los progresos que aquí se anotaron y procuró poner al país en la lógica de la movilidad y de la seguridad vial digna del siglo XXI. Para los conductores ebrios, esto se traduce en multas económicas y administrativas, mucho más fuertes que, según lo que registra el periódico aquí analizado, tendrá efectos al menos durante unos meses, y los alejará durante unos meses de las vías y, por ende, de los focos. Además, se deben tener en cuenta nuevas comprensiones científicas alrededor de la embriaguez y cómo medirla. Hacia el final de esta configuración el país ya tendrá unos nuevos agentes por los que comenzar a preocuparse: los motociclistas y ciclistas.

Por su parte, la tercera configuración, a partir de 2007, nos lleva finalmente por la senda que algunos pedían desde los años setenta (véase la figura 58. Médicos proponen que conducir ebrio sea delito) y que finalmente, se comience a contemplar el derecho penal para los conductores ebrios, a pesar de que años atrás se hubiera considerado al alcohol un agravante en los accidentes de tránsito. Esto solo tiene sentido si tenemos en cuenta las lógicas de securitización y de inflación punitiva que comienzan a imponerse en las sociedades contemporáneas y que ven en la cárcel el principal o prácticamente el único camino para dar solución a diferentes problemáticas de la sociedad, especialmente las relacionadas con conflicto, drogas y otras similares.

A pesar de que, a primera vista, los conductores ebrios no encajen en esas categorías, esta configuración nos presenta una guerra frontal contra ellos, que son vistos, al fin, como unos protagonistas en nuestra sociedad. Unos protagonistas que a su vez son símbolo de la desigualdad social, de los problemas en el ejercicio de la justicia y de lo que actores como las víctimas y los medios de comunicación resumirán, en fin, como impunidad. Un hecho que sólo se puede acabar a través de penas más fuertes y contundentes que sirvan para disuadir al resto de la población. Asimismo, estos protagonistas comenzarán a ser leídos no solamente como irresponsables, sino como unos delincuentes, unos criminales, que hacen del espacio público un riesgo para la población y allí la aparición de las categorías de delincuencia y de violencia vial son centrales. El rol que tienen los medios de comunicación, especialmente los noticieros y programas de investigación, así como los políticos y las asociaciones de víctimas como abanderados de esos pedidos de la población son fundamentales. Así como en la segunda configuración, *El Tiempo*, fue un abanderado o una caja de resonancia de la cultura ciudadana y de los reproches morales, en la tercera configuración espacios como *Caracol Noticias* o *CM&* son claves para entender el posicionamiento de los conductores ebrios en la agenda pública de nuestro país que, a su vez, se enmarca en otras más grandes que incluso atraviesan el océano atlántico y hacen presencia en toda América.

No podríamos entender este tránsito en el lenguaje y en la manera en que se ha tratado a los conductores ebrios en el país sin tener en cuenta ese gran panorama que acabamos de resumir. Igualmente, hay algunas claves que acompañan cada una de estas configuraciones:

- La comprensión de los conductores ebrios es un viaje por la historia nacional, desde el Quinquenio del General Reyes y la entrada al siglo XX con la creación del Ministerio de Obras Públicas, hasta la “paz de Santos” y su reflejo en la necesidad de paz en las calles y el fin de la guerra contra los conductores ebrios. Este también es un viaje por la manera en la que entendemos y vemos la realidad: pasamos de la prensa en papel llena de letras, por los formatos infográficos que apenas comenzaba a implementar *El Tiempo* a principios del dos mil, a los formatos de video por demanda que hoy son populares y que hacen de YouTube una fuente de información clave para esta investigación. En cada uno de ellos también va evolucionando el conductor ebrio, de un extra, que no tiene importancia, al protagonista, del que no podremos dejar de hablar en las noticias al menos por seis meses, pero que será olvidado por la mayoría de la población una vez promulguemos una ley para controlarlo.
- Las diferentes etapas en las que se ha posicionado este problema público, siguiendo a Blumer (1971). Acudimos, incluso al interior de cada una de las configuraciones, a

procesos de emergencia, negociación y un camino resolutivo, muy diferente en cada una de las tres configuraciones que hemos explorado. El posicionamiento y las diferentes formas en que se ha “resuelto” el problema a través del tiempo nos hablan también del protagonismo de ciertos grupos que, poco a poco, se han adueñado del problema y han tenido la capacidad de atribuir responsabilidades y generar responsables alrededor de él. En ese sentido, el silencio también nos habla de cómo se construye un problema público. Por ejemplo, no podemos entender a la conducción en estado de embriaguez en Colombia en la primera configuración porque simplemente parece ser un asunto que no es de nadie ni de ninguna institución, parece permanecer en el espacio privado de quienes lo hacen y de las víctimas, que son marginales. En la segunda configuración tenemos responsables políticos, como los alcaldes de Bogotá, instituciones como el INMLCF y el FPV, que documentarán y discutirán alrededor del tema. En este momento, por primera vez, también se hace a los conductores ebrios responsables de sus acciones y todos los gremios se encargarán de recordárselo. En la tercera configuración, es claro que solamente hay unos responsables por la conducción en estado de embriaguez, y no son otros que las personas que tienen por costumbre esta conducta. El reproche moral y social en nuestro país es innegable. Otra parte de la responsabilidad la tendrá la justicia, que es la que debe acabar, desde la perspectiva de medios, políticos y asociaciones, con esta práctica a través de la cárcel. Es curioso que otras responsabilidades, como las de hacer controles aleatorios, que era tan importante en la segunda configuración y reposa en la policía de tránsito, en los últimos años casi no sea mencionada. Así, la tercera configuración, que desde perspectiva de este investigador aún no termina, tenemos dos responsables que, a su vez, son enemigos públicos por acción, como los conductores ebrios, omisión, los jueces, y laxitud, el derecho, las normas y el ejercicio de la justicia.

- El problema de poder conocer las cifras consolidadas sobre los ebrios en Colombia y otros temas subsidiarios a estos, como el número de agentes de tránsito dedicados a patrullar las ciudades y ejercer controles. A pesar de los progresos que ha hecho el país entre la primera y la tercera configuración y los esfuerzos realizados por instituciones como el INMLCF, el FPV, la policía y más recientemente, la ANSV y su ONSV, o plataformas como datosabiertos.gov.co, aún tenemos un déficit sobre el tema de los conductores ebrios y la seguridad vial. Es por lo menos curioso que sobre algo tan público como las calles, adolezcamos de cifras públicas contundentes para discutir abiertamente.

- Como sucede con los “tejidos oníricos” de Castro Gómez, en el caso de los conductores ebrios también se traslapan las configuraciones. Nuestro país se mantiene en la senda de alcanzar el “desarrollo” e incluso comprendió a la “cultura ciudadana” como una oportunidad para ello. La cultura ciudadana sigue siendo invocada por actores políticos para el manejo de situaciones y comportamientos que, por diferentes motivos, atentan contra el bienestar colectivo o representan una amenaza contra él. La securitización y la inflación punitiva siguen generando ciclos y espirales de las que no escapamos. Cuando hablamos de los conductores ebrios y de la accidentalidad en nuestro país, hablamos de más palabras, signos e imágenes, de un mundo de sueños y de imaginaciones, más que de realidades. Como le sucedió al capitalismo del que habla Castro – Gómez (2009), nuestros tejidos distan de ser empíricos. La Bogotá desarrollada de la primera configuración, la capital pacífica para la paz en la que todos respetan las leyes porque las aman o admiran o la ciudad en la que nadie hace nada porque le tiene miedo a la cárcel, no existe. Son solo un poderoso discurso. La construcción del problema de la conducción en estado de embriaguez en Colombia es también la respuesta a la búsqueda, en todas sus formas, de la modernidad para un país que sigue incansable y tercamente en esa senda. Como dice el título de este trabajo, tomado de un titular de *El Tiempo*, es inevitable no pensar que todo lo que se haga será poco.
- En cada una de estas configuraciones hay una sensación de “lejano oeste”, como se describía en la primera de ellas. Asuntos como la improvisación, el desorden y problemas de planificación y ejecución se mantienen y hacen parte del día a día de las ciudades y del país. No es un asunto de las vías, ni del fenómeno de la movilidad, o del crecimiento de las grandes urbes del país, es también un asunto de cómo se tramitan y se priorizan diferentes asuntos, incluso los legislativos, como se evidencia en la tercera configuración. Esto también tiene que ver con las grandes estructuras institucionales que se crean alrededor de diferentes temas, para nuestro caso, el de la accidentalidad, llámese Intra, DATT o ANSV, a la larga, muchas de sus iniciativas no dejan de ser un rompecabezas difícil de ejecutar o, como se diría popularmente, “un canto a la bandera”, o simplemente un proyecto que nunca termina de andar hasta que finalmente sale del aire sin pena ni gloria. En este sentido, esta historia es también la de muchos males nacionales: la improvisación y la corrupción, por decir algunos.
- Somos un país de abogados, como la España que describe Enrique Serrano (2016). Nuestro país aún vive bajo el influjo del fetiche que representa el derecho y hay temas, problemas, que, por el manejo que se les da, no pueden producir otra sensación que la de la firme convicción de que muchos actores de la vida social (legisladores, medios,

asociaciones, los gobiernos de turno) están convencidas de que solamente a través de él se podrá transformar la vida social con todas sus complejidades, aún con toda la complejidad que este tiene, especialmente el penal, desde su concepción, desarrollo y puesta en marcha. Sin importar cuán desordenado o antitécnico pueda resultar su uso, este es un compañero infaltable para la comprensión de los problemas públicos, su posicionamiento y solución. Otro asunto fundamental es el de su aplicación, ¿la ley colombiana está más del lado de algunas clases sociales que de otras? ¿se aplica igual en todos los casos y en todas las zonas del país? En el fondo, quizás, la pregunta es más difícil, ¿qué representa la ley en nuestro país? ¿es el derecho un simple medio para vengarse de los *otros*, en este caso, los ebrios al volante?

- Este trabajo está marcado por la respuesta que puede tener en diferentes sedimentaciones de la historia la pregunta a qué representa un borracho para la sociedad colombiana. En un principio parece un ser divertido, que, en medio de su embriaguez, resulta divertido y jocoso, y solo en algunos momentos problemático. En la segunda ya empezamos a posicionarlo como un mal elemento para la ciudad, alguien que incluso, siguiendo a Peñalosa, ni siquiera debería estar en ella. En la tercera, por su parte, nos ponemos a la par de lo que Gusfield (2014) describe para los Estados Unidos de los sesenta, y el conductor ebrio, se vuelve la personificación de todos los males. En todas estas configuraciones, en el fondo, está la pregunta por el lugar y la crítica constante de los efectos del licor en nuestras sociedades. En este sentido, algunos medios, opinadores y los políticos son solo voceros de una pregunta enraizada en el país que no terminamos de responder o regular.
- Resulta innegable, aún con todos los atrasos y dificultades que pueda tener el país, que es más difícil tener un accidente hoy que en la primera configuración y que si se conduce ebrio, hoy se encuentra una condena mucho más alta que en la primera configuración. Las diferentes maneras en las que se ha castigado el problema, a pesar de la aparente falta de efectividad de la ley de la que habla Gloria Stella Díaz, han calado en la sociedad colombiana y hay un consenso general en la importancia de la seguridad automotriz, en general, y de no conducir ebrio, particularmente.
- En esta historia, como en otros temas de nuestra vida nacional, como la política y la economía, hay dos grupos que van por lados diferentes: los técnicos y los políticos. Esto se evidencia en el tema de la comprensión de la accidentalidad vial y el ejercicio del derecho entre una representante como Gloria Stella Díaz o el senador Roy Barreras y lo que propone el CSPC o la lucha entre las tres *e* (*engineering, education, enforcement*⁵⁷) y el poner toda la carga en el comportamiento de los conductores. El

⁵⁷ Ingeniería, educación y control, en español.

problema reside en que las acciones que cada uno de estos grupos toma tiene consecuencias en la vida real que unos y otros no tienen en cuenta... de momento, no se asoman los consensos al respecto.

- Quedan muchos caminos por trabajar en pro de la seguridad vial: una legislación más fuerte y acorde con el mundo en cuanto a la comercialización de vehículos, la construcción de vías inteligentes y el cuidado y vigilancia de actores vulnerables para la vía, especialmente aquellos que desde principio de milenio han generado mayor preocupación, pero sobre los que aún no se aplican medidas importantes: los motociclistas y los ciclistas. Desde la perspectiva de los problemas públicos que aquí hemos explorado, sobre estos aún no se generan medidas tan fuertes como para las de los conductores ebrios a pesar de que, a diferencia de estos, sí se cuenta con cifras claras y consolidadas que demuestran su alta participación en la siniestralidad vial. Asimismo, aún tenemos como país la tarea de construir un código de tránsito acorde a las necesidades del país y que no responda a los intereses de ciertos grupos de presión o seguir dando la discusión sobre cómo y quién debe expedir una licencia de conducción y si esta debiese tener, por ejemplo, un sistema de puntos.

Las puertas que abren los conductores ebrios

Esta investigación abre diferentes vetas de investigación que como investigador espero abordar en otros escenarios académicos y laborales y que invito a quienes lean este trabajo a explorar desde diferentes áreas del saber y escenarios de la vida , más allá de los académicos:

- El primero es la pregunta por lo público, ¿qué quiere decir que algo sea público? ¿quiénes son los responsables de lo público? ¿qué significa que algo sea público en Colombia? Este trabajo ha mostrado cómo desde la perspectiva de los problemas públicos podemos entender la conducción en estado de embriaguez como un problema que se ha posicionado como tal, sin embargo, la información que conocemos del mismo no es accesible a todo el mundo y, a excepción de algunas coyunturas, este es un tema poco explorado, ¿sigue siendo público a pesar de ello? ¿es posible que un problema público se pueda convertir en uno privado unos años después? ¿es el olvido mediático sinónimo de ello?
- Hay una pregunta que está detrás de cada una de las configuraciones y que atraviesa el diseño metodológico de este trabajo, como se planteó en la introducción, y es qué tanto moldean los medios de comunicación la realidad y viceversa. Esto podrá depender de cada tema que se investigue y ya ha sido abordada, como lo mostramos

en la introducción, pero sigue siendo una cuestión relevante que arroja diferentes preguntas dependiendo de las propuestas metodológicas y analíticas que se utilicen.

- Otra pregunta que atraviesa cada una de las configuraciones, que no acaba de ser resuelta y que esta investigación puede seguir alimentando desde la perspectiva de los estudios sociales sobre el alcohol es la relacionada con los significados y representaciones alrededor del alcohol. ¿Es el alcohol, el licor, un enemigo de la sociedad colombiana, o una fuente de ingresos para su desarrollo? ¿Debemos los colombianos cambiar nuestra relación con este líquido? ¿Se debería restringir más su consumo, aún cuando eso suponga un menor ingreso a las arcas públicas y al desarrollo de la salud y la educación nacional? ¿Debería el estado separarse de forma definitiva de su comercialización y de la motivación y de su consumo?
- Brown (2009), a quien nos referimos en la tercera configuración de este trabajo, se pregunta por la relación entre el castigo, el espectáculo y las sensaciones que esto genera en los ciudadanos que, a su vez, son espectadores de la misma. Es inevitable preguntarse qué esperan, qué imágenes buscan generar los legisladores y las personas que propenden por ampliar las fronteras del derecho penal en un país en el que desde hace varios años hay una crisis carcelaria. En este sentido, la aquí presente no es una investigación novedosa, pero tiene la capacidad de mostrar desde un tema que no ha sido lo suficientemente explorado, los significados del encierro, la cárcel y, en últimas, del derecho penal, para la sociedad colombiana y cómo, en términos históricos, llegamos a ella. Aunque se escape de los límites temporales de la investigación, vale la pena preguntarse, qué dice de nuestro país que Enrique Vives Caballero, el empresario y aspirante al consejo de la ciudad de Santa Marta, que atropelló a seis jóvenes en estado de embriaguez el 15 de septiembre de 2021, tenga que ser trasladado de una prisión a otra porque el sistema penitenciario de un lugar no puede garantizar su seguridad y, siguiendo a la autora antes mencionada, qué representaciones culturales están en juego en estas discusiones.
- ¿Vale la pena que como país sigamos legislando al son de la voluntad de los medios y la popular aún cuando eso represente un uso incorrecto del derecho, especialmente del penal? Los legisladores de nuestro país deben sincerarse y expresar los motivos de sus votaciones y asumir la responsabilidad y los costos que esta puede tener en materia de, por ejemplo, las altas deudas que tiene el erario por los conductores ebrios, y el hacinamiento de las cárceles del país. Hay que preguntarse como Estado, tal como lo proponía un senador aquí citado, qué hay detrás de la inflación punitiva y qué refleja eso de la razón de estado colombiano, de nuestros legisladores y, en

últimos de nuestro país, ya que no hay que olvidar que el derecho y su ejercicio es un espejo que muestra y refleja aspectos de la realidad.

- Desde las ciencias sociales podemos prestar más atención a ciertos grupos y la manera en que ejercen y han ejercido el poder en la vida social. Me quiero referir a dos, el primero es el gremio de los transportadores públicos y sus fuertes capacidades de negociación en la década de los setenta. Entender cómo acumularon ese poder, por qué lo perdieron y en qué andan en estos días – si es que todavía existen-, podría ser un aporte importante para la historia del transporte, las ciudades, los movimientos sociales y, en últimas, como aquí lo hemos visto, la política de nuestro país. El segundo grupo al que me gustaría hacer referencia son las asociaciones de víctimas de accidentes de tránsito a nivel nacional, continental y mundial. En este trabajo apenas se esbozan algunas claves sobre organizaciones como FICVI y la misma Fundación Una vía por la Vía. Historizar y problematizar a estas organizaciones -y a algunas personas, como Bottagisio- de la vida civil nos ayudará a entender el posicionamiento de un problema, sus enlaces con la política y la ejecución de políticas públicas y puede ser un lente para la comprensión de la acción colectiva y los movimientos sociales.
- La manera en la que se desarrolló este trabajo deja muchas puertas abiertas. Por un lado, una extensa base de datos con reportes de prensa de diferentes temas que giran alrededor del transporte, el desarrollo, la salud pública y la puesta en práctica de políticas sobre el tema de casi cuatro décadas desde los años setenta, así como una lista de reproducción en YouTube alrededor de los conductores ebrios en la última década. Esta información puede ser analizada cuidadosamente a partir de diferentes técnicas de análisis cualitativo y cuantitativo. Seguramente, un trabajo desde esas perspectivas abriría más horizontes y permitiría sopesar y discutir algunos de los puntos que aquí se han presentado, así como nuevas puertas de trabajo. Esa misma lógica de los recortes de prensa aplica para otros elementos de análisis de este trabajo como los códigos de tránsito y las gacetas del congreso que hacen parte de la última configuración de este trabajo. Diferentes apuestas metodológicas y lentes analíticos variados dirán más sobre estas configuraciones.
- La violencia vial es una categoría de análisis que aún no ha sido lo suficientemente explorada y que sin importar si se logre posicionar o no, abre puertas académicas, políticas y de sensibilización. Nos queda por explorar sus vías de posicionamiento en la sociedad, medios y políticos y las consecuencias prácticas que puede tener que estos la tomen en detrimento de la de seguridad o accidentalidad vial.

- Por último, como investigador, no puedo dejar de preguntarme por la efectividad de las diferentes leyes que en este camino tomé como hitos. La prensa da algunas pistas de ello, pero por su propia estructura e intereses, su visión es incompleta, desordenada y responde a coyunturas, lo que hace que la información sea poco confiable y pueda cambiar rápidamente, como se mostró en diferentes apartados. Por lo anterior, especialmente al pensar en la Ley 1696 de 2013, queda la pregunta de si finalmente la letra con sangre entró y conocer los motivos de su éxito o fracaso con el cuidado que se merece. Autores como Tyler (2009) o el mismo Mockus (2003) han demostrado que no es suficiente con que la ley sea más fuerte, que se requiere un mayor acompañamiento y confianza de la población, por ejemplo, pero eso aún no se ha verificado a nivel académico para este tema.

Bibliografía

Libros, capítulos de libro, tesis, artículos y otras fuentes académicas

- Abrams, P., Gupta, A., & Mitchell, T. (2015). Notas sobre la dificultad de estudiar el estado. In *Antropología del estado* (pp. 17–66). Fondo de Cultura Económica.
- Acevedo Tarazona, Á., & Villabona Ardila, J. (2020). La prensa como fuente documental para el análisis y la investigación social. *Revista Historia y Memoria*, 20(Junio), 347–373.
- Aguirre, C. (1996). *País de alcohol: el problema del alcoholismo en Colombia*. Castillo Editorial.
- Alvear Sanín, J. (2008). *Desarrollo del transporte en Colombia (1492 - 2007)*. Ministerio del Transporte.
- Arias, W. (2011). Una reseña introductoria a la psicología del tránsito. *Revista de Psicología*, 3(1), 113–119. http://revistas.ucv.edu.pe/index.php/R_PSI/article/view/324/212
- Ariza, R. (2014). Saberes sociojurídicos y desarrollos de la sociología jurídica en Colombia. *Revista Colombiana de Sociología*, 37(1), 49–68.
- Ávila - Fuenmayor, F. (2006). El concepto de poder en Michel Foucault. *Telos*, 8(2), 215–234.
- Baratta, A. (2004a). *Criminología crítica y crítica del derecho penal. Introducción a la sociología jurídico-penal*. Siglo Veintiuno Editores.
- Baratta, A. (2004b). *Criminología y sistema penal*. Euros Editores.
- Barragán, F. (2012). Genealogía e historia en Michel Foucault. *Sincronía*, 62(Julio-Diciembre), 1–5.
- Barrera Torres, J. I. (2020). *Determinantes de la cantidad de personas afectadas en accidentes de tránsito en Colombia, 1969 - 2018*. Pontificia Universidad Javeriana.
- Bejarano, J. A. (2015). El despegue cafetero (1900 - 1928). In J. A. Ocampo Gaviria (Ed.), *Historia económica de Colombia* (Cuarta ed., pp. 165–183). Fondo de Cultura Económica Colombia, Fedesarrollo.
- Blumer, H. (1971). Social Problems as Collective Behavior. *Social Problems*, 18(3), 298–306. <https://www.jstor.org/stable/799797?seq=1>
- Bombini, G. (2013). De la criminología a la sociología jurídico - penal. Breve recapitulación epistemológica en torno a la “cuestión criminal.” In R. Bergalli (Ed.), *La cuestión criminal. Una aproximación pluridisciplinar*. EUEM.
- Bourdieu, P. (2016). *Sobre la televisión* (Sexta edic). Anagrama.
- Bourdieu, P., & Teubner, G. (2000). *La fuerza del derecho*. Ediciones Uniandes, Instituto Pensar, Siglo del hombre Editores.
- Bromberg, P. (2003). Ingenieros y profetas: transformaciones dirigidas de comportamiento colectivos. In *Reflexiones sobre cultura ciudadana en Bogotá*. Alcaldía Mayor de

- Bogotá.
- Bromberg, P., & Gomescásseres, T. (2009). ¿Qué fue y qué será la cultura ciudadana? In *Cultura ciudadana en Bogotá. Nuevas perspectivas* (p. 265). Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte de Bogotá.
- Brown, M. (2009). *The Culture of Punishment. Prison, Society and Spectacle*. New York University Press.
- Buitrago Cubides, J. R., Norza Cespedes, E., & Ruíz Arias, H. (2015). Conductores en estado de embriaguez en Colombia y la implementación de la Ley 1696 de 2013. *Revista Criminalidad*, 57(3), 27–40.
- Burgos Silva, G. (2010). ¿Qué tipo de relación existe entre derecho y desarrollo? *Diálogo de Saberes*, 32, 59–75. <https://revistas.unilibre.edu.co/index.php/dialogos/issue/view/151>
- Bushnell, D. (2004). *Colombia, una nación a pesar de sí misma. De los tiempos precolombinos a nuestros días* (Tercera ed). Editorial Planeta Colombiana.
- Cabrera, G., & Velásquez, N. (2015). La década de acción en seguridad vial en Medellín, Colombia, a 2015. *Revista Salud Pública*, 17(1), 140–150.
- Cabrera, G., Velásquez, N., & Valladares, M. (2009). Seguridad vial, un desafío de salud pública en la Colombia del siglo XXI. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*, 27(2), 218–225.
- Calvo García, M. (1986). La voluntad del legislador: genealogía de una ficción hermenéutica. *Doxa*, 3, 113–127.
- Cano Gómez, D. (2019). *La filantropía global como herramienta para cambiar agendas urbanas: la Iniciativa Bloomberg de Seguridad Vial “Visión Cero” en Bogotá*. Universidad de Los Andes.
- Castro - Gómez, S. (2009). *Tejidos oníricos. Movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá (1910 - 1930)*. Editorial Pontificia Universidad Javeriana.
- Cefaï, D. (2008). Los marcos de la acción colectiva. In A. Natalucci (Ed.), *Sujetos, movimientos y memorias. Sobre los relatos del pasado y los modos de confrontación contemporáneos* (pp. 49–79). Al Margen.
- Cefaï, D. (2012). Qué es una arena pública. Algunas pautas para un acercamiento pragmático. In *La herencia del pragmatismo. Conflictos y urbanidad y pruebas de civismo*. Éditions de l’Aube.
- Cefaï, D. (2014). Investigar los problemas públicos: con y más allá de Joseph Gusfield. In *La cultura de los problemas públicos. El mito del conductor alcoholizado versus la sociedad inocente*. (pp. 11–89). Siglo Veintiuno Editores.
- Centro de Referencia Nacional sobre Violencia. (2000). *Forensis 1999. Datos para la vida*. Panamericana.
- Constain, J. E. (2019). *Álvaro. Su vida y su siglo*. Penguin Random House Grupo Editorial.
- Correa, J. S. (2017). *Moneda y nación: del federalismo al centralismo económico (1850 - 1922)* (Segunda ed). Editorial CESA.

- Correas, O. (1993). La sociología jurídica. Un ensayo de definición. *Crítica Jurídica. Revista Latinoamericana de Política, Filosofía y Derecho*, 12, 23–53.
- Delgado Salazar, R. (2012). Los marcos de acción colectiva y sus implicaciones culturales en la construcción de ciudadanía. *Universitas Humanística*, 64(64), 41–66.
- Douglas, M. (1996). *Cómo piensan las instituciones*. Syracuse University Press.
- Echavarría Ramírez, R. (2014). ¿Necesidad de reforma penal o demagogia legislativa? Consideraciones sobre la circunstancia de agravación del delito de homicidio imprudente introducida mediante la Ley 1696 de 2013. *Revista Nuevo Foro Penal*, 10(83), 94–127.
- Escobar, A. (2007). *La invención del Tercer Mundo. Construcción y deconstrucción del desarrollo*. Fundación Editorial El perro y la rana.
- Fariñas Dulce, M. J. (2012). Normas de papel. La cultura del incumplimiento. *EUNOMÍA. Revista En Cultura de La Legalidad*, 1, 185–188.
- Foucault, M. (1996). *La vida de los hombres infames. Ensayos sobre desviación y dominación*. Editorial Altamira.
- Foucault, M. (1997). *Hay que defender la sociedad. Curso en el Collège de France (1975 - 1976)*. Fondo de Cultura Económica.
- Gallego, A. U. (2008). Prólogo. In *El desarrollo del transporte en Colombia (1492 - 2007)* (p. 801). Ministerio del Transporte.
- García Villegas, M. (2009). *Normas de papel : la cultura del incumplimiento de reglas*. Centro de Estudios de Derecho, Justicia y Sociedad - Dejusticia y Siglo del Hombre Editores.
- García Villegas, M. (2016). *La eficacia simbólica del derecho. Sociología política del campo jurídico en América Latina* (Segunda ed). Penguin Random House Grupo Editorial.
- García Villegas, M., & Rodríguez Garavito, C. (2003). *Derecho y sociedad en América Latina: un debate sobre los estudios jurídicos críticos*. ILSA.
- Garland, D. (1999). *Castigo y sociedad moderna. Un estudio de teoría social*. Siglo Veintiuno Editores.
- Garland, D. (2005). *La cultura del control. Crimen y orden social en la sociedad contemporánea*. Editorial Gedisa.
- Geertz, C. (1994). *Conocimiento local. Ensayos sobre la interpretación de la cultura*. Paidós.
- Giraldo - Giraldo, C. A. (2014). Medicina legal en Colombia. Crónica de un centenario y de sus antecedentes. *CES Medicina*, 28(2), 325–335.
- Greenwood - Reeves, J. (2020). Vehicles of control: the securitisation of surveillant automobility in the United Kingdom. *Security Journal*.
- Grimson, A. (2011). *Los límites de la cultura. Crítica de las teorías de la identidad*. Siglo Veintiuno Editores.
- Grisales Acosta, C. (2016). *Restricción de los Principios Constitucionales Colombianos en la aplicación de la Prueba de Alcoholemia de la ley 1696 del 2013 en el periodo 2013 a*

2015. Corporación Universitaria Lasallista.
- Gusfield, J. (2014). *La cultura de los problemas públicos. El mito del conductor alcoholizado versus la sociedad inocente*. Siglo Veintiuno Editores.
- Haddon, W. J., Suchman, E., & Klein, D. (1964). *Accident Research. Methods and Approaches*. Harper & Row.
- Hernández Moreno, J. S. (2020). *La paradoja punitiva. Las medidas alternativas al encarcelamiento y la política criminal inflacionaria en Colombia*. Editorial Dejusticia.
- Hernández Ramos, P. (2017). Consideración teórica sobre la prensa como fuente historiográfica. *Historia y Comunicación Social*, 22(2), 465–477.
- Hobbsawm, E. (1995). *Historia del siglo XX*. Crítica.
- Jiménez B., A. (2017). Pensamiento pedagógico y político de Antanas Mockus: la comunicación y la constitución de un ciudadano contemporáneo. *Enunciación*, 22(2), 178–188.
- Latour, B. (2010). *The Making of Law. An Ethnography of the Conseil d'Etat*. Polity Press.
- Lemaitre Ripoll, J. (2009). *El derecho como conjuro: fetichismo legal, violencia y movimientos sociales*. Siglo del Hombre Editores y Universidad de Los Andes.
- López Ramírez, G. (2019). *Los dormidos y los muertos*. Rey Naranjo Editores.
- Lorenc Valcarce, F. (2005). La sociología de los problemas públicos. Una perspectiva crítica para el estudio de las relaciones entre la sociedad y la política. *Nómadas. Revista Crítica de Estudios Sociales y Jurídicos*, 12(2).
- Márquez Ramírez, C. A., & Saldarriaga Ortiz, D. H. (2011). *IMPACTO GENERADO POR LA LEY 1383 DE 2010 QUE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002, EN RELACIÓN CON LAS SANCIONES POR INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN EL VALLE DE ABURRÁ*. EAFIT.
- Melo, J. O. (2017). *Historia Mínima de Colombia*. Turner Publicaciones.
- Mesa, C., & Alvis, D. (2011). Historia de las políticas públicas de movilidad en Bogotá, 1948 - 2008. In G. Misas Arango (Ed.), *Políticas públicas y memoria 1940 - 2008. Seguridad, competitividad, movilidad y educación en Bogotá* (p. 532). Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Mockus, A. (1994). Anfibios culturales y divorcio entre ley, moral y cultura. *Análisis Político*, 21, 37–48. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/anpol/article/view/75587>
- Mockus, A., & Corzo, J. (2003). Dos caras de la convivencia. Cumplir acuerdos y normas y no usar ni sufrir violencia. *Análisis Político*, 48, 3–26.
- Muzzopappa, E., & Villalta, C. (2011). Los documentos como campo. Reflexiones teórico-metodológicas sobre un enfoque etnográfico de archivos y documentos estatales. *Revista Colombiana de Antropología*, 47(1), 13–42. http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S0486-65252011000100002&script=sci_abstract&tlng=es
- Pabón, M. A. (2011). *La accidentalidad vial en Colombia vista desde su sistema de licencias de conducción*. Universidad de Los Andes.

- Packer, M. (2013). *Arqueología, genealogía y ética. La ciencia de la investigación cualitativa*. Universidad de Los Andes.
- Pinilla Moreno, C. C. (2012). *Valores institucionales de la seguridad vial en Colombia: ¿respuesta o interrogante para intervenir la accidentalidad de tránsito?* Pontificia Universidad Javeriana.
- Piza Pinilla, D. H. (2019). *Agendamiento de la conducción en estado de embriaguez en Colombia: la construcción de un problema público*. Universidad Externado de Colombia.
- Pulgarín Reyes, M. M. (2014). *Políticas de seguridad vial en Bogotá, 1968 - 1990*. Universidad Nacional de Colombia.
- Quiñones Tamayo, D. F. (2013). *Análisis de la viabilidad para alcanzar la meta de reducción del 50% de muertos en accidentes de tránsito a 2020: caso Bogotá*. Universidad de Los Andes.
- Restrepo, E. (2016). “Cultura ciudadana” en Bogotá: biopolítica, hegemonización y pánico cultural en la época del culturalismo. *Polisemia*, 21, 15–28.
- Rodríguez Andrés, R. (2016). El ascenso de los candidatos outsiders como consecuencia de las nuevas formas de Comunicación Política y la desafección ciudadana. *Comunicación y Hombre*, 12, 73–95.
- Ruiz - Pérez, J. I., Gómez, I., Beltrán, I. T., Lamus, D., & Leal Salazar, L. J. (2014). Representaciones sociales de normas de tránsito, agresividad, facilidad percibida en la conducción, accidentes y multas en conductores de Bogotá, D. C. *Revista Criminalidad*, 56(2), 291–307.
- Ruiz, Á., Macías, F., Gómez - Restrepo, C., Rondón, M., & Lozano, J. M. (2010). Niveles de alcohol en sangre y riesgo de accidentalidad vial: revisión sistemática de la literatura. *Revista Colombiana de Psiquiatría*, 39, 249 S-279 S.
- Salazar, R., & Rojas, I. (2011). La securitización de la seguridad pública: una reflexión necesaria. *El Cotidiano*, 166(mar-abr), 33–43.
- Sánchez Triviño, L. Á., & Álzate Ramírez, B. (2013). *Factores psicosociales asociados a accidentes de tránsito en el municipio de Vista Hermosa, Meta*. Universidad Nacional Abierta y a Distancia - UNAD.
- Santin, J. (2004). Accidentes automovilísticos: su relación con problemas de sueño. *Ciencia & Trabajo*, 6(12), 59–63.
- Santos Calderón, E. (2018). *El país que me tocó*. Penguin Random House Grupo Editorial.
- Schillagi, C. (2011). Problemas públicos, casos resonantes y escándalos. Algunos elementos para una discusión teórica. *Polis. Revista de La Universidad Bolivariana*, 10(30), 245–266.
- Serrano, E. (2016). *¿Por qué fracasa Colombia?: delirios de una nación que se desconoce a sí misma*. Editorial Planeta Colombiana.
- Shore, C. (2010). La antropología y el estudio de la política pública: reflexiones sobre la

- “formulación” de las políticas públicas. *Antípoda. Revista de Antropología y Arqueología*, 10, 21–49.
- Silva García, G. (2012). El estado de la criminología en Colombia a propósito de la crítica de Luis Jiménez de Asúa. *Diálogo de Saberes*, 37, 105–114.
- Silva Velasco, J. H. (2016). *Consumo de alcohol: una mirada estratégica hacia la prevención desde la comunicación*. Pontificia Universidad Javeriana.
- Solano de Jinete, N., & Serrano Suárez, O. (2010). Redescubriendo la sociología del Derecho bajo la óptica de autores colombianos. *Misión Jurídica. Revista de Derecho y Ciencias Sociales*, 1.
- Tamayo, J. H. (2013). Salud Pública e historia de la Salud Pública. Una relación necesaria. In *Salud y Salud Pública. Aproximaciones históricas y epistemológicas* (p. 204). Hombre Nuevo Editores, Universidad de Antioquia.
- Toquica Giraldo, E. A., Pérez Mojica, F. Y., & Rincón Figueroa, M. A. (2020). *La seguridad vial en Bogotá D. C. desde la teoría de la organización y administración pública periodo 2010 - 2019*. Universidad Santo Tomás.
- Torres, J. (2006). Sobre la sociología jurídica. In J. A. Torre Rangel (Ed.), *El derecho como arma de liberación en América Latina. Sociología jurídica y uso alternativo del derecho*. FLACSO.
- Tyler, T. R. (2009). Legitimacy and Criminal Justice: The Benefits of Self - Regulation. *Ohio State Journal of Criminal Law*, 7, 307–359.
- Umaña H., C. E. (2016). La justicia mediática en Colombia: un modelo de análisis para la relación entre el entendimiento del crimen y los medios de comunicación masiva. In *Reconciliación y Derecho Procesal*. Universidad Externado.
- Vargas, A., & Velásquez, F. (2013). *Seguridad vial y derecho penal: la reforma a la ley penal colombiana y la experiencia española*. Universidad Sergio Arboleda.
- Vargas Lozano, Renato; Castillo Garay, L. (2014). La sanción penal de los conductores ebrios en Colombia: entre las dificultades dogmáticas y la ausencia de una política criminal coherente. *Revista Civilizar. Ciencias Sociales y Humanas*, 14(26), 67–86.
- Vargas Mendoza, L. M. (2014). *El expansionismo del derecho penal colombiano. Caso de la Ley 599 del 2000*. Universidad de Los Andes.
- Wynter, A. (2005). La seguridad vial, una cuestión de vida o muerte. *Revista Del Movimiento Internacional de La Cruz Roja y de La Media Luna*.

Normas, leyes y Gacetas del Congreso

- Congreso de Colombia. (1989). *Ley 53 de 1989. Por la cual se asignan funciones al Instituto Nacional del Transporte, se adicionan las relacionadas al tránsito terrestre automotor en todo el país y se conceden facultades extraordinarias para reformar el Código Nacional de Tránsito Terr.*

- Congreso de Colombia. (2009). *Ley 1326 de 2009. Por la cual se modifica el Artículo 110 del Código Penal.*
- Congreso de Colombia. (2010). *Ley 1383. Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones.*
- Congreso de Colombia. (2011). *Ley 1503 de 2011. Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.*
- Congreso de Colombia. (2012). *Ley 1383 de 2012. Por la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y la Ley 1383 de 2010 en temas de embriaguez y reincidencia y se dictan otras disposiciones.*
- Congreso de Colombia. (2013). *Ley 1696 de 2013. Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas.*
- Presidencia de la República. (1905). *Ley 44 de 1905. Por la cual se crea el Ministerio de Obras Públicas.* <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1598503>
- Presidencia de la República. (1942). *Decreto 400 de 1942. Por el cual se crea la Dirección Nacional de Transporte y Tarifas.* <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1716974>
- Presidencia de la República. (1964). *Decreto 558 de 1964. Por el cual se crea la Corporación Financiera del Transporte.* <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1838018>
- Presidencia de la República. (1968a). *Decreto 3133 de 1968. Por el cual se reforma la organización administrativa del distrito especial de Bogotá.*
- Presidencia de la República. (1968b). *Decreto 770 de 1968. Por el cual se crea el Instituto Nacional del Transporte.* <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1162656>
- Presidencia de la República. (1970a). *Decreto 1344 de 1970. Por el cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre.* <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1739050>
- Presidencia de la República. (1970b). *Decreto 1393 de 1970. Por medio del cual se expide el Estatuto Nacional del Transporte Terrestre Automotor.*
https://www.redjurista.com/Documents/decreto_1393_de_1970_ministerio_de_obras_publicas.aspx#/
<https://www.youtube.com/watch?v=x5LO9aVpXhU&list=PLD8xvm588FwbeDCGtIVbdQNdQpVLWBEE8&index=16>
- Senado y Cámara. (2013a, December 12). Gaceta 1032 de 2013. *Gaceta Del Congreso.*
- Senado y Cámara. (2013b, December 13). Gaceta del Congreso 1039 del 2013. *Gaceta Del Congreso.*
- Senado y Cámara. (2014a, February 7). Gaceta 19 de 2014. *Gaceta Del Congreso.*

Senado y Cámara. (2014b, March 5). Gaceta 75 de 2014. *Gaceta Del Congreso*.

Otras fuentes

Caracol Televisión S. A. (2014). *Reporte de responsabilidad corporativa 2013*.

Centro de Referencia Nacional sobre Violencia. (2001). *Forensis 2000. Datos para la vida*. Panamericana.

Centro de Referencia Nacional sobre Violencia. (2002). *Forensis 2001. Datos para la vida*. Imprenta Nacional.

Centro de Referencia Nacional sobre Violencia. (2003). *Forensis 2002. Datos para la vida*. Imprenta Nacional.

Centro de Referencia Nacional sobre Violencia. (2004). *Forensis 2003. Datos para la vida*. Imprenta Nacional.

Centro de Referencia Nacional sobre Violencia. (2005). *Forensis 2004. Datos para la vida*. Panamericana.

Centro de Referencia Nacional sobre Violencia. (2009). *Forensis 2008. Datos para la vida*. Imprenta Nacional.

Centro de Referencia Nacional sobre Violencia. (2012). *Forensis 2011. Datos para la vida*. Imprenta Nacional.

Centro de Referencia Nacional sobre Violencia. (2015). *Forensis 2014. Datos para la vida*. Imprenta Nacional.

Centro de Referencia Nacional sobre Violencia. (2016). *Forensis 2015. Datos para la vida*. Imprenta Nacional.

Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Seguridad Vial - FICVI. (n.d.-a). *Memoria 2018*.

Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Seguridad Vial - FICVI. (n.d.-b). *Memoria 2019*.

Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Seguridad Vial - FICVI. (2018). *Comunicación responsable de seguridad vial*.

Ministerio de Transporte. (2015). *Plan Nacional de Seguridad Vial. Colombia 2011 - 2021* (Segunda ed). Diseñum Tremens.

Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial. (2012). *II Informe Iberoamericano de Seguridad Vial*.

Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial. (2014). *V Informe Iberoamericano de Seguridad Vial*.

Organización Mundial de la Salud. (2004a). *Día Mundial de la Salud: ¡La seguridad vial no es accidental!* <https://www.who.int/mediacentre/news/releases/2004/pr24/es/>

Organización Mundial de la Salud. (2004b). *Informe mundial sobre prevención de los*

traumatismos causados por el tránsito. Resumen. Organización Mundial de la Salud.
 Organización Mundial de la Salud. (2004c). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito.* Organización Panamericana de Salud.
 Organización Mundial de la Salud. (2009). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Es hora de pasar a la acción.* Organización Mundial de la Salud.
 Organización Mundial de la Salud. (2011). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 - 2020.* Organización Mundial de la Salud.
 Organización Mundial de la Salud. (2017). *Informar sobre la seguridad vial. Guía para periodistas.* Organización Panamericana de Salud.
 Stradanus, J. (1638). *America.*

Páginas de internet

¿Quiénes somos? (n.d.). Ministerio Del Transporte. Retrieved April 24, 2020, from https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/33/quienes_somos/
 5.704 colombianos muertos en accidentes de tránsito durante el 2010, *Día Mundial en Memoria de las Víctimas de accidentes de Tránsito, Colombia.* (2010). OPS Colombia.
AVERIGUA EL EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD VIAL EN LAS 20 LINEAS MÁS VENDIDAS EN COLOMBIA. (n.d.). Carrosmasseguros.Org.
 Brooks Law Firm. (2020, February 27). SHOULD WE BE SAYING “TRAFFIC VIOLENCE” INSTEAD OF “CAR ACCIDENT”? *Brookslawfirm.Com.*
<https://www.brookslawfirm.com/blog/should-we-be-saying-traffic-violence-instead-of-car-accident/>
 Chile Atiende. (2021, March 16). Ley Emilia. *Chileatiende.Gob.Ch.*
<https://www.chileatiende.gob.cl/fichas/37003-ley-emilia>
 Eduardo Merlano. (n.d.). Wikipedia. Retrieved May 12, 2021, from https://es.wikipedia.org/wiki/Eduardo_Merlano
El Tiempo (Colombia). (n.d.). Wikipedia.
[https://es.wikipedia.org/wiki/El_Tiempo_\(Colombia\)](https://es.wikipedia.org/wiki/El_Tiempo_(Colombia))
 Fonseca, R. (2020, January 3). “Car Accident” Or “Traffic Violence”? The Way We Talk About Crashes Is Evolving. *LAist.* <https://laist.com/news/car-crash-accident-traffic-violence-language>
 Gloria Stella Díaz. (n.d.). Wikipedia. Retrieved May 12, 2021, from https://es.wikipedia.org/wiki/Gloria_Stella_Díaz
 Julio César Turbay - *Wikipedia, la enciclopedia libre.* (n.d.). Wikipedia. Retrieved May 1, 2020, from https://es.wikipedia.org/wiki/Julio_César_Turbay
 Logros y reconocimientos. (n.d.). Stopaccidentes.Org. Retrieved May 12, 2021, from <https://stopaccidentes.org/conocenos/asociacion-de-victimas-de-accidentes-de-trafico/logros-seguridad-vial/gmx-niv188.htm>
 MIRAISMO® EL MOVIMIENTO INTERNACIONAL POR LA RENOVACIÓN ABSOLUTA®.

(n.d.). Amigosmira.Es. Retrieved May 12, 2021, from <https://amigosmira.es/que-es-el-miraismo/>

Naciones Unidas. (n.d.). *Objetivo 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades.*

Stop Accidentes. (n.d.). Stopaccidentes.Org. Retrieved May 12, 2021, from <https://stopaccidentes.org/>

Villar Borda, L. (1997). *Alberto Lleras. El último republicano.* Planeta Colombiana Editorial.

Volvo Trucks. (2009). *Volvo Trucks - Worlds most important safety invention turns 50.*
https://www.youtube.com/watch?v=w-mGHProykY&feature=emb_title

Votación Nominal: “Aprobación del título y que se convierta en ley, el Proyecto de ley número 90 de 2013 Senado, 117 de 2013 Cámara.” (n.d.). Congreso Visible. Retrieved May 12, 2021, from <https://congresovisible.uniandes.edu.co/votaciones/10484/#>

Prensa impresa

1187 lesiones violentas durante este diciembre. (1996, December 27). *El Tiempo*.

2 Muertos y 11 Heridos por Accidente. (1970, December 18). *El Tiempo*.
https://drive.google.com/file/d/16ZVwUNRUCpPpxX-_F55vFS-QUdr3LMF-/view?usp=sharing

5 Muertes Trágicas en Bogotá. (1970, March 9). *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/1Ju2G-8fKeFkWAw6HCM60iRSaUPBNyuf1/view?usp=sharing>

720 millones de cervezas se beben por año. (1969, June 30). *El Tiempo*.
https://drive.google.com/file/d/1tQiXeqAKapjGexeePkcyDV11I2NAP_U_/view?usp=sharing

A cazar infractores de tránsito desde el lunes. (1995, April 15). *El Tiempo*.

Abecé del nuevo Código de Tránsito. (2002, June 14). *El Tiempo*.

Accidente del Tigre Castillo: dos muertos. (2001, August 20). *El Tiempo*.

Accidentes, viernes día caótico. (1995, February 3). *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/1s7fqOGewSbDG1LsCDC6h7d1ct10LyRhU/view?usp=sharing>

Accidentes Evitables. (1969, March 31). *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/1GRJuTuXSKJzqP2aFShw0ym3uNGLsjFVr/view?usp=sharing>

Al Congreso 45 proyectos de ley. (2001, August 4). *El Tiempo*.

Alcaldía de Bogotá. (1997a, December 21). Todos ponemos... todos ganamos con los resultados. *El Tiempo*.

Alcaldía de Bogotá. (1997b, December 28). Bogotanos y bogotanas, gracias por haber creído. *El Tiempo*.

- Alcaldía de Bogotá. (1997c, December 28). En los últimos tres años, los bogotanos dejamos de pasarnos de la raya. *El Tiempo*.
- Alcaldía de Bogotá. (1997d, December 28). En los últimos tres años los bogotanos hemos usado cada vez menos este servicio. *El Tiempo*.
- Alcaldía de Bogotá. (1998, December 6). Tú deberías ser el héroe natural de tu hijo. *El Tiempo*.
- Alcaldía de Bogotá. (2003, January 9). Busco rumbero. *El Tiempo*.
- Alcohol reglamentado. (1969, June 2). *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/12jyk4HITLNTGpzoqntexii0Ndv-uDBe8/view?usp=sharing>
- Alcoholismo y delincuencia. (1970, May 4). *El Tiempo*.
https://drive.google.com/file/d/1e_J3jronkdAJw9ZINkh30anc5TdVRZ-v/view?usp=sharing
- Aldor, P. (1970, November 8). Invierno en Bogotá. *El Tiempo*.
https://drive.google.com/file/d/1iD_2lXkWHR4N2sPJrCAAQxoJcUCztNNo/view?usp=sharing
- Angel Maya, B. (1970, December 5). Pena de muerte colectiva. *El Tiempo*.
- Angel Maya, B. (1971, January 3). Juegos y licores oficiales. *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/1beWAXQHLMZYtR-lvVT3N0GDUS0Nd07/view?usp=sharing>
- Arbeláez Manrique, J. (1997, January 12). Efectos del alcohol. *El Tiempo*.
- Arias, J. (1999, January 13). Los buses son un peligro. *El Tiempo*.
- Así se vivió la fiesta del cambio. (1998, June 23). *El Tiempo*.
- Autofácil. (2014). La evolución de la seguridad en el automóvil. *Autofácil*.
- Beber no es Abreviar. (1969, January 3). *El Tiempo*.
- Bogotá gana Nobel en movilidad. (2002, June 7). *El Tiempo*.
- Bólide “ye-ye” causó un muerto y tres heridos. (1970, June 6). *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/1UCiXBDVKSCgqaK6VjFSmii4XlxWvSoTN/view?usp=sharing>
- Bogotá, tres imágenes adversas. (1971, January 4). *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/1kewkwx2QYrttEJzy5OJnXIhiM4D-0x3R/view?usp=sharing>
- Cadete y 2 Soldados Mueren en Accidente. (1969, April 6). *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/1hcS97jQdj-dM7AozeGER7WqfaMEGsKcH/view?usp=sharing>
- Calibán. (1969, July 1). Danza de las horas. *El Tiempo*.
https://drive.google.com/file/d/1sdQecUrnWTu3_X0n4lHQLAZOZ4aMQY3i/view?usp=sharing
- Calibán. (1970a, September 16). Danza de las horas. *El Tiempo*.

- https://drive.google.com/file/d/1WqNuPnQYOfZ475OSZt4wrZjM7wVg-Sd_/view?usp=sharing
- Calibán. (1970b, September 20). Danza de las horas. *El Tiempo*.
- Calibán. (1970c, October 27). Danza de las horas. *El Tiempo*.
https://drive.google.com/file/d/1DtIHKpOMWS2Eq0Ey22F8hG_RsFGZqmNE/view?usp=sharing
- Carreteras de la muerte. (1969, July 17). *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/1IdjErYcISJ8gZAa5CKZH8FdUYL9jX90m/view?usp=sharing>
- Casa Nacional del Conductor. (1998, June 28). Ellos lo han vivido en carne propia. *El Tiempo*.
- Chambonada del día. (2003, March 10). *El Tiempo*.
- Chevrolet. (1996, January 27). El problema no está en los carros, está en la actitud para manejarlos. Cambiala. *El Tiempo*.
- Choque de Campero Oficial. (1970, January 7). *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/1prUDFsvD21MLR6WQcBALQVyiO7TjkWYW/view?usp=sharing>
- Chrysler - Colmotores. (1969, June 9). SUAVE como un caballo, FUERTE como una mula! *El Tiempo*. <https://drive.google.com/file/d/18fXJKGG-HXaFZz9RruwyqTAEWZgV1Ouv/view?usp=sharing>
- Chrysler - Colmotores. (1970a, January 21). El carro bullicioso. *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/1cQz1GuCtI-dXK5aluk2GxjnQ-TnjKxoz/view?usp=sharing>
- Chrysler - Colmotores. (1970b, September 18). SIMCA, pieza por pieza es mucho más colombiano. *El Tiempo*.
https://drive.google.com/file/d/1kOnnx12VJIItAr0KVL022_01B9tMocLJ/view?usp=sharing
- Cinturones de seguridad para todos. (2002, November 28). *El Tiempo*.
https://drive.google.com/file/d/1jJ3nh0R9hKMg1ZFcBO89RM10cah_BTh1/view
- Clase sobre trago deben empezar más temprano. (1997, June 30). *El Tiempo*.
- Comienza reforma en el transporte público. (1970). *El Tiempo*.
- Concejal conducía ebrio. (2001, November 10). *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/open?id=1AhaQ5IMwXIUUr6Kcg0mZxmwZXUUUJleW>
- Conductores a los 16 años. (2002, June 13). *El Tiempo*.
- Conozca un vehículo inteligente. (2002, November 15). *El Tiempo*.
- Control de embriaguez. (2003, January 10). *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/1XFHRdLzR0L0n4OF5l-1zR7vj-QQeyGkt/view?usp=sharing>
- Córtés Sánchez, D. (2001, June 11). Impresiones de novato en noche de piques. *El Tiempo*.

D'Artagnan. (2002, January 16). Hostilidad automotriz. *El Tiempo*.

De 78 buses revisados ayer, 77 tienen fallas. (1970, September 18). *El Tiempo*.

De Injusta Califican Norma sobre las 72 Hors. (1970, May 20). *El Tiempo*.

De la Calle, H. (1970, August 10). Aseo del bus, exigencia mínima ante las tarifas. *El Tiempo*.

De orden público. (1969, December 11). *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/1A8BgXRtvApC19RYWtH1CEA5NUbz3eRqH/view?usp=sharing>

Delgado, C. (1998, July 5). Deporte y trago. *El Tiempo*.

Desórdenes y protestas por alza y paro en transportes. (1971, June 29). *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/1R2HTNBULeijZCnUns5kwEmHGv1dQqOxk/view?usp=sharing>

Díaz, J. (1997, June 23). Tránsito sin control. *El Tiempo*.

Dos cervezas y adiós al pase. (2002, October 5). *El Tiempo*.
https://drive.google.com/file/d/1_ZA0VmXMu6DjBY50MouSupHR8oqVwyVM/view

Dos chóferes se matan a bala al disputar la vía. (1970, March 17). *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/15emQhYSmhttpWncAflEtwnqWe4-W5r4W/view?usp=sharing>

Duelo por Pérez Archila. (1969, April 8). *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/1w3cyisYVyK7EtufTkji8VWlYkg5BhyN7/view?usp=sharing>

El 99, con menos accidentes. (1999, January 9). *El Tiempo*.

El caudaloso crecimiento de Bogotá. (1970, May 14). *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/1wqrSH6l6FFBeSECveD0zNlOmsMB-zHnw/view?usp=sharing>

El consumo de licores. (1969, July 9). *El Tiempo*.

El invierno en Bogotá. (1970, November 8). *El Tiempo*.
https://drive.google.com/file/d/1iza7EkueCAZrthi_HLdcw8v5xMq3jKjd/view?usp=sharing

El licor de la muerte. (1970, March 12). *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/1Wa0C1pIL9VGz4bvwPlSYlDu0N1UpBt1e/view?usp=sharing>

El “pique” del Concejo. (2003, June 11). *El Tiempo*.

El trago amargo del gobernador. (1998, July 11). *El Tiempo*.

En las carreteras. (1970, October 6). *El Tiempo*.
https://drive.google.com/file/d/1eb4qbsazmpHWnrGX_vTLiVLWzme65MXl/view?usp=sharing

Estado de las carreteras del país. (1970, January 22). *El Tiempo*.

Estamos dispuestos al diálogo. (1970, May 21). *El Tiempo*.

Examen a conductores embriagados. (1995). *El Tiempo*.

Expedido el código de tránsito terrestre. (1970, August 13). *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/148tnAliik2fwuK3xW8hbOinqxWtjWWE0/view?usp=sharing>

Fábrica de Licores del Tolima. (1997, July 18). Tolima, por el camino del progreso. *El Tiempo*.

Factores de accidentes. (1970, October 8). *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/1cGrnFYpUBXXD4CGGVLMCSVsouAGEN-IN/view?usp=sharing>

Fama y tragedia. (2001, August 22). *El Tiempo*.

Finalmente dentro de unos cien días. (1969, January 21). *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/118WVwtDtOzF8nxxAtgblnO6g-4z-bnQP/view?usp=sharing>

Flórez, J. C. (2001, July 7). ¿Hora antipedagógica? *El Tiempo*.
https://drive.google.com/file/d/1l-8X4ctAkz2Sw00ux8_GIf4LxQ4cpcRy/view?usp=sharing

Flórez, J. C. (2003, December 12). La herencia del Alcalde Mockus. *El Tiempo**El Tiempo*.

Fondo de Prevención Vial. (2003, October 31). ¡No sea calabaza! *El Tiempo*.

Fondo de Prevención Vial, Ministerio de Salud, & Ministerio de Transporte. (1997, June 19). Si la rumba lo prendió.... *El Tiempo*.

Fondo de Prevención Vial, Ministerio de Transporte, & Policía de Carreteras. (1996, December 13). Matar a sus hijos es un trago muy amargo (MinTransporte). *El Tiempo*.

Gómez, C. A. (2003, November 22). Anarquía en las vías. *El Tiempo*.

Gómez, H. (1999, July 22). Patrulleros bajo lupa. *El Tiempo*.

Gran Purga en Tránsito. (1970, June 24). *El Tiempo*.

Guerra a conductores en estado de embriaguez. (1999, December 8). *El Tiempo*.

Guerrero, A. (1997, January 2). La embriaguez. *El Tiempo*.

Guerrero A., C. (2002, April 20). Maneje siempre a la defensiva. *El Tiempo*.

Guía para ser zanahorio. (1995, December 10). *El Tiempo*.

Hacia el desarrollo. (1970, May 23). *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/1GIZbIo2A1fl4ISjjCyfYpzFyBwAU1Q3/view?usp=sharing>

Heredia, P. J. (1972, January 5). Víctimas del transporte. *El Tiempo*.
https://drive.google.com/file/d/1KvU7TBe6qF34GGWj12OU6uvaSJm_NkLi/view?usp=sharing

Hernández, F. (2002, June 17). Castillo de ilusiones. *El Tiempo*.

Huecos en vez de vías. (2003, January 10). *El Tiempo*.

Huecota. (1998). *El Tiempo*.

Increíble “estrellón” de 14 automóviles. (1971, June 7). *El Tiempo*.

- Intra culpa de accidentes a autoridades de tránsito. (1970, June 2). *El Tiempo*.
https://drive.google.com/file/d/1-h9W1VRKZM1uxAwdZ8-InesZcr6mb27_/view?usp=sharing
- La ley de la calle. (2002, June 15). *El Tiempo*.
- La Moto Juvenil invade a Bogotá. (1970, January 4). *El Tiempo*.
- La tengo viva. (1999, December 8). *El Tiempo*.
- Las familias inician a sus hijos en el alcohol. (1997, January 29). *El Tiempo*.
https://drive.google.com/file/d/1qyUUzEtr17tO8YtAKMvU9bl_y99eRAuD/view?usp=sharing
- Las fiestas con gol zanahorio. (1996, December 5). *El Tiempo*.
- Licores. (1996a, December 24). Si vas a tomar, no uses ninguno de estos mezcladores. *El Tiempo*.
- Licores. (1996b, December 31). El de p'irnos. *El Tiempo*.
- Lista "mano dura" contra conductores ebrios. (2013, December 18). *Semana*.
<https://www.semana.com/pais/articulo/ley-contra-conductores-ebrios/189856/>
- Llinás Pimienta, D. (1970, November 10). El infinito problema del tránsito. *El Tiempo*.
https://drive.google.com/file/d/1YriNu71_L9g_o1g7QwOCUPx7HA73rE-N/view?usp=sharing
- López, J. (1971, December 22). Plan de seguridad en carreteras nacionales. *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/12FhOiwc9jn5wkMVrBOa0lPaCZfDuhFqy/view?usp=sharing>
- López, J. (1972, January 5). 326 muertos y 2.372 heridos en Bogotá. *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/1bK7N2wnZy6zGX3uVsBHhrVqIDi4NCBK8/view?usp=sharing>
- Los médicos proponen que sea delito manejar ebrio. (1970, December 15). *El Tiempo*.
https://drive.google.com/file/d/1F9ZrjvUzXN_IDIKlvomwH2_nEfurhzq3/view?usp=sharing
- Los Violentos del Volante. (1969, July 17). *El Tiempo*.
https://drive.google.com/file/d/1sjiZf4Et9lwTCKJznL8f_QjlrihjbIvf/view?usp=sharing
- Luis Chiaparrito Díaz. (2002, December 28). *El Tiempo*.
- Más claridad en el tránsito. (1970, October 19). *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/open?id=1GKrgZlYue9RJHg2Pa1XLi3D7Ct2M108R>
- Más rumba sana como prevención. (1999, July 7). *El Tiempo*.
- Medidas provisionales. (1970, November 26). *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/1aTCz6gomnQhepDOhjZGne7QgSSJDVz9O/view?usp=sharing>
- Menos multas por código. (2002, December 18). *El Tiempo*.
- Ministerio de Obras Públicas. (1970, June 11). Mejores vías transforman a Colombia. *El Tiempo*. <https://drive.google.com/file/d/1cY684ooMRFEoHgaPmuyn->

- COYnEzRIh05/view?usp=sharing
- Ministerio de Salud. (1995, January 28). Si quieres matar la sed, maneja después de beber. *El Tiempo*.
- Ministerio de Transporte, & Ministerio de Salud. (1995, February 1). Este año no es el Ministerio de Hacienda el que le pide que se ajuste el cinturón, es el de Salud. *El Tiempo*.
- Monroy G., M. L. (1999, December 24). La gasolina y el licor, una mezcla mortal. *El Tiempo*.
- Monroy G., M. L. (2000, January 4). Normas que se olvidaron. *El Tiempo*.
- Morro. (2003, September 22). Fobias de Mockus. *El Tiempo*.
- Multas ridículas. (2002, January 14). *El Tiempo*.
- https://drive.google.com/file/d/1DRLHuF0rMKmQTDXKkG7VbojSB_4hnJ1E/view?usp=sharing
- Muñoz M, A. (1997, February 1). Más accidentes pero con menos muertos. *El Tiempo*.
- ‘Navidad, ni tan zanahoria’: Asorrumba. (1996, January 23). *El Tiempo*.
- No a celular mientras se conduce. (1999, July 10). *El Tiempo*.
- Noriega, L. F. (1999, July 31). El próximo secretario de tránsito de Bogotá. *El Tiempo*.
- Noriega, L. F. (2000, December 16). La ley es para todos. *El Tiempo*.
- Noriega, L. F. (2002, September 7). Colcha de retazos. *El Tiempo*.
- Noriega, L. F. (2003a, July 26). Controles, cuáles controles. *El Tiempo*.
- Noriega, L. F. (2003b, November 1). Tapar el sol con un dedo. *El Tiempo*.
- Noriega, L. F. (2003c, December 20). *Balance final*.
- https://drive.google.com/file/d/1Ejqn_H8IbDvIiSKSUkgsfikRirh-umfz/view?usp=sharing
- Normas que no se cumplen. (2003, March 29). *El Tiempo*.
- Notículas. (1970, July 8). *El Tiempo*.
- <https://drive.google.com/file/d/1GS77BqpmwnRH7lyYdhy20LFPb2R0DrIW/view?usp=sharing>
- Notículas locales. (1970, April 25). *El Tiempo*.
- https://drive.google.com/file/d/1E3O3dS1D_5BIZyrtEo6sLQJNlY8ThUdo/view?usp=sharing
- Notículas locales. (1971, June 28). *El Tiempo*.
- <https://drive.google.com/file/d/1KAYp4gG5WKfM7-skBg4bhjLb2dJsy8G/view?usp=sharing>
- Noviembre. El nuevo Código. (2002, December 30). *El Tiempo*.
- https://drive.google.com/file/d/1Ja4EE-egiec1N2pSsG_ToVMzf0KUcMcp/view?usp=sharing
- Nuevo rumbo toma la polémica cultural. (1998). *El Tiempo*.
- Orduz, M. A. (2002, March 23). Mucho ojo con el despiste. *El Tiempo*.

- Parranda... y los malos tragos. (2001, December 23). *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/1DoeO3UNLCCAh3vJZeapyl4ls-UnkdG/view?usp=sharing>
- Pélaez, R. (1970, January 6). ¿El alcoholismo puede controlarse o curarse? *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/1w7ZLLABhRyCHq68Yju1vsibld3osNGn8/view?usp=sharing>
- Perea Cuervo, R. (2001, February 4). Sin plan de movilización. *El Tiempo*.
- Pero, por qué hay accidentes. (1995, January 27). *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/1TQDMFET5DdC5DrYA5gz0-ijIvuSyKcJw/view>
- Plan de seguridad para festivo. (2002, October 10). *El Tiempo*.
- Plan de seguridad para Navidad. (2001). *El Tiempo*.
- Policía Vial Habla sobre Accidente de Pérez Archila. (1969, April 10). *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/1Ctj9k75VG5-hfceXJ-K8sHyLiH0HPz7O/view?usp=sharing>
- Política previsor Transporta pide Pastrana. (1970, February 19). *El Tiempo*.
- Por una solución definitiva. (1969, January 24). *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/1uYGtCUD4akutsPMhuAQqgBBD7iLAmcjp/view?usp=sharing>
- Preguntas y respuestas sobre el alcoholismo. (1971, June 24). *El Tiempo*.
https://drive.google.com/file/d/1M3fxgS1fxNL5k_MXRXzfABDWvRMUp8kZ/view?usp=sharing
- Prevenir es vivir. (1997, December 13). *El Tiempo*.
- Reconsiderar Tarifas Pide Clero de Cali. (1969, January 11). *El Tiempo*.
https://drive.google.com/file/d/17QPPrtu8nZVpPH6p9D5eC_ca9xtywaAx/view?usp=sharing
- Redacción El Tiempo. (2011, September 9). Joven víctima de conductor ebrio será imagen de campaña distrital. *El Tiempo*. <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-10329446>
- Redacción El Tiempo. (2013, August 3). “Solución a ebrios al volante no es solo penal”: Fiscal. *El Tiempo*. <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-12971947>
- Redacción Nacional. (2002, December 17). Licor, presente en 44% de los accidentes. *El Tiempo*.
- Redacción Nacional. (2003, January 8). Disminuyen accidentes con alcohol. *El Tiempo*.
- Regaño de Mockus a borrachitos. (2002, September 14). *El Tiempo*.
- Reglamentan empresas del transporte. (1970, December 26). *El Tiempo*.
- Renault. (1969, July 23). LA TRANSFORMACIÓN DEL TERCER MUNDO. *El Tiempo*.
<https://drive.google.com/file/d/1jrw1TFburDWTE4i3cOgbfUJXPlvF-c5H/view?usp=sharing>
- Renault. (1971, July 5). El Renault4 es tan económico que no gasta “ni agua.” *El Tiempo*.

<https://drive.google.com/file/d/1hTafL9uTEB6lBNjiRkdDBFtej7ZpcXSM/view?usp=sharing>

Rentería, P. (1995, December 6). ¡Mockus: divertido pero inepto! *El Tiempo*.

Rentería, P. (2001, December 22). Amarga Navidad. *El Tiempo*.

Reportaje a la ciudad. (1970, January 22). *El Tiempo*.

Reportaje a la la ciudad. (1970, June 1). *El Tiempo*.

https://drive.google.com/file/d/138UwRN3onv03AS-rs0LS__Ha_cZScKR4/view?usp=sharing

Rojas Franco, A. (2001, May 12). Los bogotanos conducen a mil... *El Tiempo*.

Roldán, J. (1970, May 15). Piden más Penas para Traficantes de Drogas. *El Tiempo*.

https://drive.google.com/file/d/1OXzrtMkNsDi9fa6H7AgGxMa4Tpkk1_KR/view?usp=sharing

Rumba, pero muy sana. (1998, July 23). *El Tiempo*.

Sancionar no es agredir. (2002, November 22). *El Tiempo*.

Sanciones más duras a infractores de la Ley Seca. (1998, June 24). *El Tiempo*.

Santos Calderón, E. (1997, February 2). El aprendizaje del trago. *El Tiempo*.

Se escribe pero no se cumple. (1970, January 31). *El Tiempo*.

https://drive.google.com/file/d/1CA-uwe6Usxwtm0V_Qdro_ZHijmKZWRFs/view?usp=sharing

Se rebelan los clubes de la rumba privada. (2001, July 6). *El Tiempo*.

<https://drive.google.com/file/d/1iRseYhLYEIMcX4EwBKlo62PV7i6X2Pi7/view?usp=sharing>

Siguen controles de embriaguez. (1996, April 2). *El Tiempo*.

Sólo 340 agentes para 90 mil automotores. (1970, August 4). *El Tiempo*.

Suzuki. (1969, December 1). CON SUZUKI DE GANAN LAS HORAS. *El Tiempo*.

https://drive.google.com/file/d/10p1ItbTNVHyQf7zBHryI20ioGj81C_n_/view?usp=sharing

Tibana, D., & Hernandez, D. (1997, January 20). NO SOLO CAMBIA EL UNIFORME. *El Tiempo*.

Todos contra todos. (1971, June 8). *El Tiempo*. https://drive.google.com/file/d/1-xjSP8pZNvp_L34HPXPv1BFUZzi_vbH/view?usp=sharing

Tránsito habla de su código. (2002, December 28). *El Tiempo*.

Tres kilómetros de vías ha destruido el invierno. (1970, November 10). *El Tiempo*.

https://drive.google.com/file/d/1iza7EkueCAZrthi_HLdcw8v5xMq3jKjd/view?usp=sharing

Triciclos para corregir a conductores. (1997, July 12). *El Tiempo*.

Un Auto Vale más que una Vida de Trabajo. (1970, July 19). *El Tiempo*.

Un buen progreso vial. (1970, March 6). *El Tiempo*.

<https://drive.google.com/file/d/1T08vSFtvBr7ox11KyiUXQ7TiEc5EJMbC/view?usp=sharing>

aring

Un garito llamado Bogotá. (1969, July 4). *El Tiempo*. https://drive.google.com/file/d/1Vm4-3PYPo9YvKLFey4Az72hdWkTx_YUy/view?usp=sharing

Un Italiano y su Hijo Víctimas de Accidente. (1969, December 30). *El Tiempo*.
[https://drive.google.com/file/d/19Hc-](https://drive.google.com/file/d/19Hc-Ax2GCSb2bKfReSrHs6wk9rFzQ8di/view?usp=sharing)

[Ax2GCSb2bKfReSrHs6wk9rFzQ8di/view?usp=sharing](https://drive.google.com/file/d/19Hc-Ax2GCSb2bKfReSrHs6wk9rFzQ8di/view?usp=sharing)

Uribe, C. (1998, June 26). Violencia y euforia. *El Tiempo*.

Vargas A., J. C. (1995, July 14). La seguridad en el automóvil. *El Tiempo*, 1F y 5F.

Vargas A., J. C. (1998, April 4). Aumentaron las fallas mecánicas en carretera. *El Tiempo*.

Vargas A., J. C. (2001, February 10). Locademias de conducción. *El Tiempo*.

Vargas Jiménez, E. (1971, June 11). Correr en autódromo plantean los ye-yés. *El Tiempo*.
[https://drive.google.com/file/d/1SAYJxO8fQkJ783nebT8WT9U-](https://drive.google.com/file/d/1SAYJxO8fQkJ783nebT8WT9U-cMwG6zm0/view?usp=sharing)
[cMwG6zm0/view?usp=sharing](https://drive.google.com/file/d/1SAYJxO8fQkJ783nebT8WT9U-cMwG6zm0/view?usp=sharing)

Vélez- Pareja, I. (2003, July 16). Muchas leyes y no se cumplen. *El Tiempo*.

Ventajas y problemas de la rebaja de vehículo. (1971, January 30). *El Tiempo*.

Viernes de rumba ‘zanahoria’. (1995, December 4). *El Tiempo*.

Von Autos. (1997, December 31). Este fin de año, manéjese bien. *El Tiempo*.

Y ahora... accidentes. (2002, October 19). *El Tiempo*.

Zambrano D., A. (1996, June 16). La rumba en Bogotá no se derrumba. *El Tiempo*.

Prensa y noticias en línea

Angarita, J. R. (2021, January 14). En los 14 días de 2021 van 13 mujeres asesinadas en Colombia. *Rcnradio.Com*. <https://www.rcnradio.com/colombia/en-los-14-dias-de-2021-van-13-mujeres-asesinadas-en-colombia>

Angulo, D. (2016, May 23). Bavaria lanza Águila Cero, la primera cerveza sin alcohol de su portafolio. *Revista P&M*. <https://revistapym.com.co/destacados/bavaria-lanza-aguila-cero-primera-cerveza-sin-alcohol-su-portafolio>

Botero, J. H. (2013, August 7). Frenesí Punitivo. *La Silla Vacía*.
<https://lasillavacia.com/elblogueo/blog/frenesi-punitivo-45353>

Botero, M. (2014). *Colombia, un estado incongruente*. Radio Santa Fe.
<http://www.radiosantafe.com/2014/03/18/colombia-un-estado-incongruente/>

Camacho Marín, C. (2016, July 9). LAS ‘PATINADAS’ DE LA AGENCIA DE SEGURIDAD VIAL. *Revista Motor*.
<https://www.motor.com.co/actualidad/industria/patinadas-agencia-seguridad-vial/26889>

Cano, V. (2016). La historia del airbag, la bolsa que salva vidas. *Autobild*.
<https://www.autobild.es/reportajes/historia-airbag-bolsa-que-salva-vidas-296491>

CAR ACCIDENT OR TRAFFIC VIOLENCE? (n.d.). Arashlaw.Com. Retrieved May 12, 2021, from <https://arashlaw.com/car-accident-or-traffic-violence/>

- Caracol Radio. (2010, August 23). Indignación en familia de víctima que fue atropellada por conductor borracho. *Caracol Radio*.
https://caracol.com.co/radio/2010/08/23/bogota/1282541760_347261.html
- Caracol Radio. (2013, July 13). Conductores borrachos dejan 253 muertos durante el 2013 en Colombia. *Caracol Radio*.
https://caracol.com.co/radio/2013/07/31/nacional/1375266300_942659.html?int=masinfo
- Caso Varela Bellini: una novela judicial. (2013, January 26). *Revista Semana*.
<https://www.semana.com/nacion/articulo/caso-varela-bellini-novela-judicial/330696-3/>
- Coches.com. (2017). *La azarosa historia de EuroNCAP en sus primeros 20 años*.
 Coches.Com. <https://noticias.coches.com/noticias-motor/historia-euroncap/271896>
- El Espectador. (2013a, December 19). Licor, timón y reyes. *El Espectador*.
<https://www.google.com/search?q=licor+timon+y+leyes+el+espectador&oq=licor+timon+y+leyes+el+espectador&aqs=chrome..69i57j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8>
- El Espectador. (2013b, December 25). Gasolina, alcohol e improvisación. *El Espectador*.
<https://www.elspectador.com/noticias/actualidad/gasolina-alcohol-e-improvisacion/>
- Eldato.co. (2018, August 16). Mary Bottagisio asumió como directora encargada de la ANSV. *Eldato.Co*. <https://eldato.co/mary-bottagisio-asumio-como-directora-encargada-de-la-seguridad-vial/>
- Elpais.com.co. (2012, August 19). Roy Barreras pide aprobar proyecto de Ley sobre conductores ebrios. *El País*. <https://www.elpais.com.co/colombia/roy-barreras-pide-aprobar-proyecto-de-ley-sobre-conductores-ebrios.html>
- Elpais.com.co. (2013, September 26). Piden al Presidente enviar mensaje de urgencia para ley de conductores ebrios. *El País*. <https://www.elpais.com.co/colombia/piden-al-presidente-enviar-mensaje-de-urgencia-para-ley-de-conductores-ebrios.html>
- Fernández, D. (n.d.). Gracias a “Ley Merlano”, casos de conductores ebrios bajan 70 por ciento. *Zonacero.Com*.
- Gobierno Nacional acompañará ley que daría cárcel a conductores borrachos. (2012, August 14). *Vanguardia Liberal*. <https://www.vanguardia.com/colombia/gobierno-nacional-acompanara-ley-que-daria-carcel-a-conductores-borrachos-KEVL169762>
- Gómez Suárez, A. (2018, June 10). La duda nos hace libres: la lección política de Mockus. *La Silla Vacía*.
- Hidalgo, D. (2020a). *Perdimos la Década de Seguridad Vial ¿Será que a 2030 sí avanzamos?* La Silla Vacía. <https://lasillavacia.com/silla-llena/red-cachaca/perdimos-la-decada-de-seguridad-vial-sera-2030-si-avanzamos-72063>
- Hidalgo, D. (2020b, September 11). Cómo no perder otra década en seguridad vial. *El Tiempo*. <https://www.eltiempo.com/opinion/columnistas/dario-hidalgo/como-no-perder-otra-decada-en-seguridad-vial-columna-de-dario-hidalgo-537399>
- I-neumaticos.es. (2017). *Comprar un coche según las estrellas de Euro NCAP*. I-

Neumaticos.Es.

León, J. (2010). *La Seguridad “Mockudrática” fue efectiva contra las Farc*. La Silla Vacía.

León, J. (2011, September 17). Jaime Castro: “Soy el único candidato que es un verdadero estadista.” *La Silla Vacía*. <https://www.lasillavacia.com/historias/silla-nacional/jaime-castro-soy-el-unico-candidato-que-es-un-verdadero-estadista/>

López Medina, D. (Dejusticia). (2007). *Las relaciones entre derecho y economía*. Dejusticia. <https://www.dejusticia.org/las-relaciones-entre-derecho-y-economia/>

Madrigal, L. (2013, December 29). Confiscación. *El Espectador*. <https://www.elespectador.com/opinion/confiscacion/>

Melo Cortés, T. (2019, July 12). En Colombia los menores inician el consumo de alcohol a los 13 años. *Rcnradio.Com*. <https://www.rcnradio.com/salud/en-colombia-los-menores-inician-el-consumo-de-alcohol-los-13-anos>

Mockus, el político artista. (2010). La Silla Vacía.

<https://archivo.lasillavacia.com/historia/10046>

Muñoz Vargas, C. (2013, December 20). “No más borrachos en las vías”: Santos. *El Heraldo*. <https://www.elheraldo.co/nacional/no-hay-viento-favorable-para-el-barco-que-no-sabe-adonde-va-136611>

“No más víctimas del cóctel criminal de alcohol y gasolina.” (2013). *El Espectador*. <https://www.elespectador.com/noticias/politica/no-mas-victimas-del-coctel-criminal-de-alcohol-y-gasoli-articulo-465100>

Ospina-Valencia, J. (2020). Cadena perpetua para violadores de menores en Colombia: prevenir es mejor que la cárcel. *DW*.

Ospina, R. (2013, August 11). “Sería catastrófico enviar a la cárcel a todos los conductores ebrios.” *El Espectador*. <https://www.elespectador.com/judicial/seria-catastrofico-enviar-a-la-carcel-a-todos-los-conductores-ebrios-article-439311/>

Portafolio. (2018a, July 12). El 70% de los autos en Colombia no está asegurado. *Portafolio*.

Portafolio. (2018b, September 9). Crece uso de conductor elegido. *Portafolio*. <https://www.portafolio.co/negocios/crece-uso-de-conductor-elegido-520974>

Publimetro. (2018, November 23). La tapa de cerveza que puede ayudar a salvar su vida. *Publimetro*. <https://www.publimetro.co/co/native/2018/11/23/la-tapa-cerveza-puede-ayudar-salvar-vida.html>

RCN Radio. (2018). *Colombia estudia implementar normas de seguridad vehicular y vial de la ONU*. Rcnradio.Com.

Redacción Motor. (2009, July 17). LOS CONDUCTORES IRRESPONSABLES IRÁN A LA CÁRCEL: PRESIDENTE SANCIONÓ LEY 1326 DE 2009. *Revista Motor*. <https://www.motor.com.co/actualidad/tecnologia/conductores-irresponsables-iran-carcel-presidente-sanciono-ley-1326-2009/4327>

Redacción Motor. (2012, May 25). ¿POR QUÉ SE CAYÓ LA LEY CONTRA CONDUCTORES EBRIOS QUE CURSABA EN EL CONGRESO? *Revista Motor*.

<https://www.motor.com.co/actualidad/tecnologia/cayo-ley-conductores-ebrios-cursaba-congreso/10333>

Redacción Política. (2018, July 22). Mockus, una vida de provocaciones. *El Espectador*.

Redacción Política. (2020, August 19). Uribe y Mockus, los más votados en 2018 que hoy están por fuera del Congreso. *El Espectador*.

<https://www.elspectador.com/politica/uribe-y-mockus-los-mas-votados-en-2018-que-hoy-estan-por-fuera-del-congreso-article/>

Redacción Vehículos. (2014, June 6). Se acaba el Fondo de Prevención Vial con casi 20 años de gestión, ¿y ahora qué? *El Tiempo*.

Revista de la Dirección General de Tráfico. (2014). La importancia del ABS. *Revista de La Dirección General de Tráfico*.

Rodríguez Garavito, C. (2012). Los borrachos de la cárcel. *Dejusticia.Org*.

<https://www.dejusticia.org/los-borrachos-de-la-carcel/>

Salud, paz y conductores ebrios serán la prioridad del Congreso. (2013, October 2). *Vanguardia Liberal*.

Senador Merlano se niega a prueba de alcoholemia. (2012, May 14). *Revista Semana*.

<https://www.semana.com/nacion/articulo/senador-merlano-niega-prueba-alcoholemia/258026-3/>

Sevillas Casas, E. (2014, January 5). Alcoholemia, embriaguez y uso del alcohosensor. *El Espectador*. <https://www.elspectador.com/noticias/nacional/alcoholemia-embriaguez-y-uso-del-alcohosensor/>

Una Ley desproporcionada. (2013, December 24). *El Nuevo Siglo*.

<https://www.elnuevosiglo.com.co/articulos/12-2013-una-ley-desproporcionada>

Vidas W. (2013, April 27). Mary Bottagisio, presidenta de la Liga Contra la Violencia Vial, en Vidas W. *Wradio.Com.Co*.

https://www.wradio.com.co/escucha/archivo_de_audio/mary-bottagisio-presidenta-de-la-liga-contra-la-violencia-vial-en-vidas-w/20130427/oir/1889270.aspx

Recursos audiovisuales

CanalCapitalBogota. (2013, August 5). 2.385 conductores ebrios, durante este fin de semana reporta la Policía Nacional en las carreteras. *YouTube*.

<https://www.youtube.com/watch?v=g1vMufEP5QI&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=77>

Carlos Eduardo Guevara. (2014, November 14). Audiencia Pública Seguridad Vial Nov 13 2014. *YouTube*.

<https://www.youtube.com/watch?v=4dVpp0FNBWo&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=7>

Defensoría del Pueblo Colombia. (2013, September 24). Solución integral contra conductores

- ebrios. *YouTube*.
https://www.youtube.com/watch?v=Ve_MPoB1ZFc&list=PLD8xvm588FwbeDCGtIVbdQNdQpVLWBEE8&index=41
- El Ventilador. (2017, November 1). La Barberia con Mary Bottagisio - Liga Contra la Violencia Vial. *YouTube*.
<https://www.youtube.com/watch?v=qOZsK5yq1ZA&list=PLD8xvm588FwbeDCGtIVbdQNdQpVLWBEE8&index=14>
- eltiempotv. (2008, April 25). Creó una fundación para ayudar a otras víctimas. *YouTube*.
<https://www.youtube.com/watch?v=VH7R7IoQPSk&list=PLD8xvm588FwbeDCGtIVbdQNdQpVLWBEE8&index=84>
- Gloria Stella Diaz Ortiz. (2009a, October 7). Gloria Stella Díaz recibe reconocimiento por su compromiso con la Seguridad Vial. *YouTube*.
<https://www.youtube.com/watch?v=mINxVQlQ9wM&list=PLD8xvm588FwbeDCGtIVbdQNdQpVLWBEE8&index=15>
- Gloria Stella Diaz Ortiz. (2009b, December 1). Marcha por las víctimas de conductores irresponsables. *YouTube*. <https://www.youtube.com/watch?v=5r-AxIBYZjs&list=PLD8xvm588FwbeDCGtIVbdQNdQpVLWBEE8&index=86>
- Gloria Stella Diaz Ortiz. (2010, August 24). Cómo controlar ola de conductores embriagados que causan tragedias. *YouTube*.
<https://www.youtube.com/watch?v=c2KBsFBi78Y&list=PLD8xvm588FwbeDCGtIVbdQNdQpVLWBEE8&index=87>
- Gloria Stella Diaz Ortiz. (2011a, October 6). Siguen los esfuerzos para castigar aún más a estos irresponsables. *YouTube*.
<https://www.youtube.com/watch?v=yhwa07g8CGU&list=PLD8xvm588FwbeDCGtIVbdQNdQpVLWBEE8&index=90>
- Gloria Stella Diaz Ortiz. (2011b, October 10). Conductores borrachos CM&. *YouTube*.
<https://www.youtube.com/watch?v=kNG7EZfPbCc&list=PLD8xvm588FwbeDCGtIVbdQNdQpVLWBEE8&index=91>
- Gloria Stella Diaz Ortiz. (2012a, May 23). Entrevista en RCN T.V. sobre proyecto de conductores ebrios, hundido anoche. *YouTube*.
https://www.youtube.com/watch?v=40HB_f8Yo-4&list=PLD8xvm588FwbeDCGtIVbdQNdQpVLWBEE8&index=93
- Gloria Stella Diaz Ortiz. (2012b, May 24). Sin Ley borrachos al volante - City T.V. *YouTube*.
<https://www.youtube.com/watch?v=1ouRkqktCKM&list=PLD8xvm588FwbeDCGtIVbdQNdQpVLWBEE8&index=94>
- Gloria Stella Diaz Ortiz. (2012c, July 25). Conductores borrachos pagarán penas altas - Canal Capital. *YouTube*. Conductores borrachos pagarán penas altas - Canal Capital
- Gloria Stella Diaz Ortiz. (2012d, July 30). En marcha campaña que rechaza Conductores Borrachos - MIRA. *YouTube*.

- <https://www.youtube.com/watch?v=KMdglGFvy9k&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=96>
- Gloria Stella Diaz Ortiz. (2012e, October 3). Plantón en Plaza de Bolívar en Rechazo a Conductores Borrachos y Agresores con Ácido. *YouTube*.
<https://www.youtube.com/watch?v=vxkIIBQRJQg&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=98>
- Gloria Stella Diaz Ortiz. (2013, July 15). Preocupación por Conductores Borrachos - Caracol TV. *YouTube*.
- Gloria Stella Diaz Ortiz. (2014a, January 12). Conductor borracho chocó taxi e intentó escapar de la Policía - 12 de Enero de 2014. *YouTube*.
https://www.youtube.com/watch?v=a_VmHljeLTM&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=85
- Gloria Stella Diaz Ortiz. (2014b, November 28). Hecha la ley, hecha la trampa (Audiencia de Seguridad Vial). *YouTube*.
https://www.youtube.com/watch?v=XkAPWDXDL_k4&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=6
- Infrarrojo Teleantioquia. (2012, May 5). 43 Gasolina y alcohol... atracción fatal. *YouTube*.
<https://www.youtube.com/watch?v=Uah6QdMqSEo&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=12>
- Jose Agudelo. (2013, December 16). Nueva ley para conductores BORRACHOS en Colombia. *YouTube*.
https://www.youtube.com/watch?v=5DQ7ckkcL_0&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=43
- Noticapi. (2011, April 13). Bogotá, cero accidentes en la vía por culpa del licor. *YouTube*.
<https://www.youtube.com/watch?v=nbwE3ns4nHg&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=83>
- Noticias Caracol. (2013a, July 2). Trágico puente festivo en vías de Colombia: 53 muertos y 159 accidentes - Julio 2 de 2013. *YouTube*.
<https://www.youtube.com/watch?v=hILqfpgCAGs&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=58>
- Noticias Caracol. (2013b, July 12). Por estar borracho y en piques ilegales joven mató a dos personas en Bogotá. *YouTube*.
- Noticias Caracol. (2013c, July 14). Sorprenden a 320 conductores borrachos en Bogotá este fin de semana - 14 de julio de 2013. *YouTube*.
<https://www.youtube.com/watch?v=MKQS0-l3f3M&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=82>
- Noticias Caracol. (2013d, August 9). “Veníamos borrachos”, dice riendo amigo de conductor que arrolló a motociclista. *YouTube*.
<https://www.youtube.com/watch?v=ctsIXW4qAsg&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=82>

[QNdQpVLWBEE8&index=18](#)

Noticias Caracol. (2013e, August 10). Sorprenden a supuesto sacerdote manejando borracho. *YouTube*.

[https://www.youtube.com/watch?v=u62DEiA6anA&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=75](#)

Noticias Caracol. (2013f, August 16). Un abogado que no respeta la ley: conducía ebrio y provocó choque - 16 de agosto de 2016. *YouTube*.

[https://www.youtube.com/watch?v=a114osKmDT8&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=17](#)

Noticias Caracol. (2013g, August 17). Sorprenden a 718 conductores ebrios en las últimas horas en vías de Colombia. *YouTube*.

[https://www.youtube.com/watch?v=R12i-908Zzo&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=39](#)

Noticias Caracol. (2013h, August 20). “Nos quitaron un pedazo de vida”: mamá de ciclista arrollado por conductor ebrio. *YouTube*.

[https://www.youtube.com/watch?v=eWltxT_tqR4&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=57](#)

Noticias Caracol. (2013i, August 24). Borracho y agresivo: motociclista que manejaba ebrio golpeó a un policía. *YouTube*.

[https://www.youtube.com/watch?v=zuNi420tAdE&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=20](#)

Noticias Caracol. (2013j, September 4). Policía borracho agredió a equipo del Ojo de la Noche - 4 de septiembre de 2013. *YouTube*.

[https://www.youtube.com/watch?v=LMeK5mBOV4c&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=79](#)

Noticias Caracol. (2013k, September 6). Conductor, al parecer borracho, causó impresionante accidente en Bogotá - 6 de septiembre de 2013. *YouTube*.

[https://www.youtube.com/watch?v=mk3OoVK1ojE&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=38](#)

Noticias Caracol. (2013l, September 9). Más de 700 comparendos a conductores borrachos durante el fin de semana pasado. *YouTube*.

[https://www.youtube.com/watch?v=eXmjQ9YrRw0&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=50](#)

Noticias Caracol. (2013m, September 9). Otros dos conductores borrachos hacen “el oso” en vías de Colombia - 9 de septiembre de 2013. *YouTube*.

[https://www.youtube.com/watch?v=ZUvB_UxoDwQ&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=36&pbjreload=101](#)

Noticias Caracol. (2013n, October 16). Colombia, de 20 entre países donde conductores borrachos causan más víctimas - 16 de Octubre de 2013. *YouTube*.

[https://www.youtube.com/watch?v=9fiyF3-](#)

[seV0&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=40](https://www.youtube.com/watch?v=EOXnxqIL55M&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=40)

Noticias Caracol. (2013o, December 22). Ley contra conductores ebrios da frutos: reducción en comparendos y accidentes. *YouTube*.

<https://www.youtube.com/watch?v=EOXnxqIL55M&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=59>

Partido Político MIRA. (2011, January 31). *Extra: Dramático reportaje sobre conductores ebrios y víctimas (Canal Caracol)*.

<https://www.youtube.com/watch?v=0LEbv9ecV1M&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=85>

Partido Político MIRA. (2012, July 30). No más impunidad para conductores ebrios (Canal Capital). *YouTube*.

https://www.youtube.com/watch?v=1hf5jlr49_Q&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=57

Partido Político MIRA. (2013, December 16). ¡MIRA lo logró! Aprobadas duras sanciones a conductores ebrios (Canal Capital). *YouTube*.

https://www.youtube.com/watch?v=n7W_ziO_1PQ&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=1

Presidencia de la República - Colombia. (2013, December 19). Ley para la Conducción Bajo el Influjo del Alcohol y otras Sustancias Psicoactivas - 19/Dic/2013. *YouTube*.

<https://www.youtube.com/watch?v=NgKKGnEISGA&list=PLD8xvm588FwbeDCGtlVbdQNdQpVLWBEE8&index=54>

Presidencia de la República - Colombia. (2015, December 15). Presidente Santos en el lanzamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - 16/Dic. *YouTube*.

Senado Colombia. (2013, December 18). Tienen la palabra | Conductores ebrios. *YouTube*.

Senado Colombia. (2014, February 14). Grandes Momentos | Ley de conductores ebrios. *YouTube*.

Redes sociales

Gloria Stella Diaz. (2013a, December 19). Gracias a Mira. *Facebook*.

<https://www.facebook.com/gloriastelladiazortiz/photos/10152138314374602>

Gloria Stella Diaz. (2013b, December 21). Grados y logros. *Facebook*.

<https://www.facebook.com/gloriastelladiazortiz/photos/10152142819194602>

Gloria Stella Diaz. (2013c, December 21). Lo logramos. *Facebook*.

<https://www.facebook.com/gloriastelladiazortiz/photos/10152142166514602>