

Jenny Pontón y Alfredo Santillán compiladores

Nuevas problemáticas en seguridad ciudadana



Programa Estudios de la Ciudad

El programa Estudios de la Ciudad tiene como finalidad investigar la problemática urbana, formular políticas de desarrollo local y formar investigadores/as y funcionarios/as que cuenten con los instrumentos cuantitativos y cualitativos para comprender y actuar en los procesos que se desarrollan en las ciudades.

Empresa Municipal de Logística para la Seguridad y la Convivencia Ciudadana

EMSEGURIDAD –Q es una persona jurídica de derecho privado, sin fines de lucro, con finalidad social, teniendo como fin primordial el apoyo y soporte logístico a entidades de derecho público y privado, para la prevención de la violencia, para la seguridad humana, la gestión de riesgos y la convivencia ciudadana.

Director de FLACSO sede Ecuador: Adrián Bonilla

Coordinador del Programa Estudios de la Ciudad: Alfredo Santillán

Compilación del Libro Ciudad Segura Volumen 3: Jenny Pontón y Alfredo Santillán

Coordinación del Boletín Ciudad Segura: Jenny Pontón

Temas Centrales: Johanna Espín, Mauricio Abril Donoso, Alex Tupiza Aldaz, Ximena Tocornal, Antonio Frey, Juan Carlos Parra, Jaime Erazo Espinosa, Oscar Raúl Ospina, Andrea Betancourt, Jenny Pontón Cevallos, Henry Allan, Verónica Supliguicha, Grace Vásquez, Paola Jácome, Farith Simon Campaña, Juan Pablo Aguilar, Olga Vallejo Rueda, Sara Lofberg.

Colaboradores: Fernando Carrión, Blanca Armijos, Jenny Pontón Cevallos, Alfredo Santillán

Edición: Noemí López P

Diseño y diagramación: Antonio Mena

Impresión: Crearimagen

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

Augusto Barrera

Alcalde Metropolitano de Quito

Eco. Lourdes Rodríguez

Secretaria de la Secretaría de Seguridad y Gobernabilidad

Lic. Guadalupe Estévez

Gerente General de EMSEGURIDAD-Q

Paco García

Coordinador del Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana

ISBN: 978-9978-67-247-1

FLACSO sede Ecuador

La Pradera e7-174 y Diego de Almagro

PBX: (593-2) 323 8888

ciudadsegura@flacso.org.ec

www.flacso.org.ec

Quito-Ecuador

Primera edición: Octubre 2008

Índice

Presentación	13
Introducción: Explorando temáticas nuevas en Seguridad Ciudadana	15
<i>Alfredo Santillán C.</i>	
I ECONOMÍA Y DELITO	
Delitos contra la propiedad	
Los bienes robados: un asunto económico	33
<i>Fernando Carrión M.</i>	
Delitos contra la propiedad: el mayor problema de inseguridad ciudadana en el DMQ	35
<i>Johanna Espín M.</i>	
Tecnologías de la información y la comunicación en la prevención del delito	49
<i>Blanca Armijos</i>	
Solo delitos violentos: un requisito de difusión	51
<i>Jenny Pontón Cevallos</i>	
Intervenir sobre los objetos y las organizaciones criminales	53
<i>Alfredo Santillán</i>	

Delitos contra vehículos

El robo de vehículos ¡un negocio que prende motor!	61
<i>Fernando Carrión M. y Ximena Tocornal</i>	
Delitos contra vehículos: el caso de Quito y Guayaquil	63
<i>Mauricio Abril Donoso y Alex Tupiza Aldaz</i>	
Robos de vehículos en el Gran Santiago	79
<i>Ximena Tocornal y Antonio Frey</i>	
Análisis comparado del robo de vehículos en Quito, Guayaquil y Santiago	94
<i>Ximena Tocornal, Mauricio Abril, Alex Tupiza</i>	

Mercado de bienes robados

<i>Cachinerías</i> : espacio de encuentro de la demanda y la oferta de bienes robados	105
<i>Fernando Carrión M.</i>	
Análisis económico del comercio ilícito en el DMQ	107
<i>Juan Carlos Parra F.</i>	
Delitos de receptación en Chile	120
<i>Blanca Armijos</i>	
Informalidad, cachinerías y decomisos: aspectos confusos en la prensa	122
<i>Jenny Pontón Cevallos</i>	
La circularidad de las economías ilícitas	124
<i>Alfredo Santillán</i>	

Vivienda y seguridad

La ciudad de intramuros: temor y violencia	131
<i>Fernando Carrión Mena</i>	

Ciudad afuera, mercado al centro, vivienda adentro	133
<i>Jaime Erazo Espinosa y Oscar Raúl Ospina</i>	
Lima: una metrópoli cercada	154
<i>Blanca Armijos</i>	
Vivienda, temor y medios: fusión que promueve el encierro	156
<i>Jenny Pontón Cevallos</i>	
¿Son seguros los enclaves urbanos?	158
<i>Alfredo Santillán C.</i>	

II VIOLENCIA Y VULNERABILIDAD SOCIAL

El suicidio en la seguridad ciudadana

Suicidio	167
<i>Fernando Carrión M.</i>	
El suicidio en el Ecuador: un fenómeno en ascenso	169
<i>Andrea Betancourt</i>	
Muertes autoinfligidas: una perspectiva regional	187
<i>Blanca Armijos</i>	
Tratamiento del suicidio en los medios: pautas para su prevención	189
<i>Jenny Pontón Cevallos</i>	
Prevenir el suicidio: sugerencias desde una perspectiva social	191
<i>Alfredo Santillán</i>	

Femicidio en el Ecuador

Femicidio: ¿un asunto exclusivo de mujeres?	199
<i>Fernando Carrión M.</i>	
Femicidio en el Ecuador: realidad latente e ignorada	201
<i>Jenny Pontón Cevallos</i>	

Reingeniería judicial para combatir el
femicidio en Ciudad Juárez 219
Blanca Armijos

Violencia femicida en los medios: de la
visibilización al adecuado tratamiento 221
Jenny Pontón Cevallos

Visibilizar, prevenir y sancionar el femicidio 223
Alfredo Santillán

Regeneración, seguridad y tolerancia

Centros de tolerancia que generan intolerancia 231
Fernando Carrión M.

Reordenamiento urbano, seguridad ciudadana y
centros de tolerancia en Quito y Guayaquil 233
Henry Allan

Trabajo sexual en Europa: entre la abolición y la legalización 251
Blanca Armijos

Centros de tolerancia y regeneración:
debate ausente en la agenda mediática 253
Jenny Pontón Cevallos

Las regulaciones sobre los centros de tolerancia 255
Alfredo Santillán

Trata de personas

El trato de la trata de personas 263
Fernando Carrión M.

Trata de personas: historias que invisibilizan verdades 265
Verónica Supliguicha, Grace Vásquez, Paola Jácome

Esclavitud laboral en la industria textil argentina	280
<i>Blanca Armijos</i>	
Trata de mujeres en los medios: ¿cómo se trata?	282
<i>Jenny Pontón Cevallos</i>	
Acciones sociales y penales sobre la trata de personas	284
<i>Alfredo Santillán C.</i>	

III NORMAS Y PRÁCTICAS DE CONTROL SOCIAL

Seguridad ciudadana e impunidad

Impunidad	293
<i>Fernando Carrión M.</i>	
Proceso penal e impunidad	295
<i>Farith Simon Campaña</i>	
Corte Penal Internacional: vigilante ante la impunidad	314
<i>Blanca Armijos</i>	
Justicia, impunidad y libertad de expresión	316
<i>Jenny Pontón Cevallos</i>	
Criterios generales para evitar la impunidad	318
<i>Alfredo Santillán</i>	

Constitución y seguridad

Constitución, leyes y políticas garantistas de seguridad ciudadana	325
<i>Fernando Carrión M.</i>	
Nueva Constitución ¿Nueva seguridad?	327
<i>Juan Pablo Aguilar</i>	

Reformas legales a la seguridad en Venezuela 346
Blanca Armijos

Constitución, seguridad y comunicación 348
Jenny Pontón Cevallos

El desafío de poner en práctica la ley 350
Alfredo Santillán C.

Participación comunitaria en seguridad

La participación en seguridad:
¿deseo ineludible o dilema por develarse? 357
Fernando Carrión M.

Participación comunitaria en la seguridad ciudadana:
la experiencia de Quito 359
Olga Vallejo Rueda

La Castrina:
una experiencia de integración social por la seguridad 375
Blanca Armijos

Comunidad, participación y seguridad en los medios 377
Jenny Pontón Cevallos

La participación no es vigilantismo 379
Alfredo Santillán C.

Video vigilancia pública

OJO: le estamos filmando 387
Fernando Carrión M.

Ojos de águila: una primera aproximación al
sistema de video vigilancia en Quito 389
Sara Löfberg

La video vigilancia: un sistema de seguridad que requiere de control y regulación	407
<i>Andrea Betancourt</i>	
Tele-vigilancia y primicia: espectáculo de lo real	409
<i>Jenny Pontón Cevallos</i>	
Los dilemas de la video vigilancia	411
<i>Alfredo Santillán</i>	

Delitos contra Vehículos

El robo de vehículos ¡un negocio que prende motor!

Fernando Carrión M. (Flacso-Ecuador) y
Ximena Tocornal (CESC-Chile)

El robo de vehículos es uno de los delitos que suscita mayor connotación social debido, entre otras razones, a su alto nivel de ocurrencia (tasas relativas y absolutas importantes) y al valor simbólico y funcionalidad que éste tiene en la vida cotidiana de un amplio sector de la población, especialmente para los estratos de clase media. Para muchos, el automóvil está estrechamente relacionado con el éxito económico y social de su dueño o dueña; en este sentido, la sustracción arbitraria –violenta o no– de un vehículo contribuye a erosionar todo un imaginario de sociedad de consumo y de protección de los bienes privados, y contribuye a construir una sensación de impotencia, temor y desamparo.

Una prueba de la gravitación social del delito de robo de vehículos es su altísimo porcentaje de denuncia en comparación con otros ilícitos. En otras palabras, la casi totalidad de estos hechos tienden a ser denunciados ante la policías y los tribunales, lo cual tiene relación con las empresas aseguradoras que exigen la denuncia para hacer efectivos los procesos de indemnizaciones. También es cierto que el alto nivel denuncia permite que las circunstancias en que se producen estos delitos sean ampliamente conocidas por las autoridades, lo que en principio, debería facilitar el diseño e implementación de políticas públicas específicas para contrarrestar su alta ocurrencia.

Debido al especial interés que reviste el robo de vehículos, el Programa Estudios de la Ciudad de FLACSO Ecuador y el Centro de Estudios en Seguridad Ciudadana del Instituto de Asuntos Públicos de la Universidad de Chile, han aunado esfuerzos en un número especial conjunto de las publicaciones *Boletín Ciudad Segura* y *Boletín + Comunidad + Prevención*, respectivamente. El análisis descriptivo y comparativo que a continuación se presentamos entre las realidades de las ciudades de Quito y Guayaquil, por una

parte, y de Santiago, por otra, arroja algunas interesantes luces con respecto a las circunstancias en que ocurren los delitos y, además, entregamos algunas claves de tendencias a nivel de cada uno de los países.

Cabe destacar que el robo de vehículos es en gran medida un delito urbano, y por ello nos hemos concentrado en las ciudades más importantes de Ecuador y Chile, donde existe un aumento sostenido del delito desde al menos un par de años, lo cual es congruente con el crecimiento, también sostenido, del parque automotriz en ambos países. En la gran mayoría de los casos, los robos ocurren de noche, estando los vehículos estacionados y sin testigos –a excepción del caso de Guayaquil donde prácticamente no hay diferencia entre vehículos circulando o estacionados.

Asimismo, se debe tener en cuenta que este incremento de los hechos delictivos y de los grados de violencia tiene que ver con el surgimiento y consolidación de mercados ilegales de transacción económica de piezas y vehículos robados. Es decir, de la existencia de un mercado explícito donde se comercializan los objetos del robo, configurando una cadena delictiva que encarna un largo proceso, compuesto por múltiples y diferenciadas etapas. En otras palabras, el robo de vehículos trae aparejada la presencia de un sinnúmero de hechos delictivos adicionales, que no se agota en el robo de los mismos: manipulación de registros y colores, compra ilegal de bienes robados, exportación-importación fraudulenta y matriculación corrupta, entre otros.

De allí que se hace imprescindible diseñar políticas para cada una de las fases del conjunto del proceso y no sólo a su parte inicial (estrategias de vigilancia policial o alarmas, por ejemplo). Es importante reconocer que al tratarse de un delito económico, éste debe ser enfrentado bajo la lógica económica del mercado y no sólo policialmente. ¿Por qué combatir únicamente el comienzo de la cadena (oferta) cuando también puede ser controlado desde su parte final (demanda)? Hay que introducir cambios legales para que pierda sentido el aforismo popular “ladrón que roba ladrón tiene mil años de perdón”; generalizar la venta de seguros contra vehículos (menos burocráticos); intervenir en las fronteras internacionales; y, ser riguroso en la matriculación de automotores de segunda mano, entre otras recomendaciones.