

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	
<b>Delitos contra la propiedad</b>	
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 caso de Quito y Guayaquil<sup>1</sup>

Mauricio Abril Donoso<sup>1</sup> y Alex Tupiza Aldaz<sup>2</sup>

## Introducción

Los delitos contra vehículos adquieren especial significado en el ámbito de las estadísticas oficiales de la seguridad ciudadana, ya que la cifra negra<sup>3</sup> que limita la comprensión de la dimensión de un delito, es particularmente reducida en este tema<sup>4</sup>. Esto es producto, por una parte, de la exigencia de las aseguradoras de denunciar el hecho, y por otra parte, de la considerable pérdida económica que representa para las víctimas que sufren este delito; situación que posibilita construir políticas públicas basadas en la realidad e incluso impulsar iniciativas desde el ámbito empresarial.

El presente trabajo se centrará geográficamente en las dos principales ciudades del Ecuador: Quito (capital del país) y Guayaquil (puerto principal), las mismas que concentran el 27,68% de todo el parque automotor nacional. Esta elección nos permitirá establecer comparaciones y diferencias entre los dos polos regionales de desarrollo del país, lo cual resulta pertinente en la medida que estas ciudades poseen una pluralidad de usos, costumbres y lógicas de comportamiento (Echeverría 2008:193) que se evidencia también en la dimensión de la inseguridad.

El objetivo del estudio consiste en determinar el comportamiento del robo y hurto de vehículos para definir y proponer acciones adecuadas según la realidad delictual de cada una de las ciudades. Para el efecto, se abordará descriptivamente las variables asociadas a la victimización de vehículos, se establecerá el comportamiento evolutivo de los delitos y se estimará el riesgo de que sean delinquidos.

Adicionalmente, al conocimiento sustentado en métodos descriptivos cuantitativos, se empleará el enfoque epidemiológico<sup>5</sup> para desarrollar una

adecuada reflexión y comprensión de esta actividad delictual. Cabe señalar que no se incluyen en este estudio el robo y hurto de accesorios, desmantelamiento y clonación de vehículos.

## Delimitación conceptual

Para esta investigación se utilizarán estadísticas oficiales sobre el robo y hurto de vehículos, que son aquellas informaciones cuantificadas sobre comportamientos presuntamente delictuosos que efectivamente se producen en la vida social. Estas estadísticas se generan en los procesos de definición y registro por parte de instituciones estatales (Sozzo 2008: 30), que en el caso de este trabajo son la Policía Judicial y el Ministerio Público, tanto para Quito como para Guayaquil.

Las estadísticas oficiales serán complementadas con los resultados que se obtuvieron en la Primera Encuesta a Nivel Nacional de Percepción y Victimización, ejecutada en el año 2008 por parte de la Unidad de Ejecución Especializada en el marco del Plan Nacional de Seguridad Ciudadana. La importancia de su uso radica en que las encuestas logran una descripción de las características y circunstancias del acto delictivo que posibilita obtener una imagen más completa de la situación delictual, ya que capta incidentes no reportados a la policía o fiscalía (Camardiel 2009: 215).

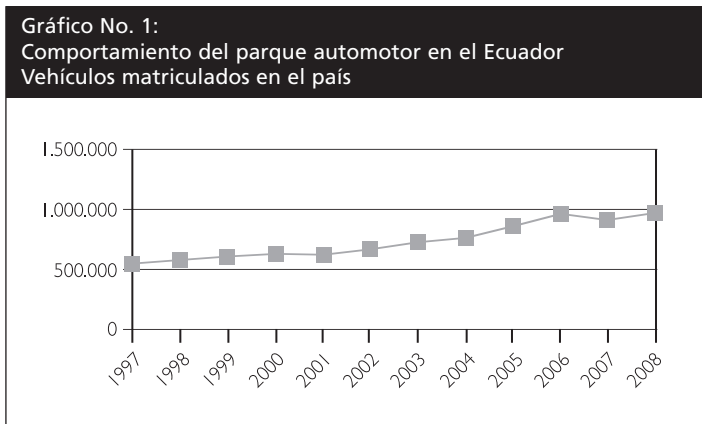
En lo que respecta a la delimitación conceptual de hurto y robo, debemos aclarar que su uso se ancla al Código Penal Ecuatoriano (1971), el mismo que califica a los delitos contra la propiedad en los siguientes artículos:

- “Art. 547.- [Hurto].- Son reos de hurto los que, sin violencia ni amenaza contra las personas, ni fuerza en las cosas, sustrajeren fraudulentamente una cosa ajena, con ánimo de apropiarse.”
- “Art. 550.- [Robo].- El que, mediante violencias o amenazas contra las personas o fuerza en las cosas, sustrajere fraudulentamente una cosa ajena, con ánimo de apropiarse, es culpado de robo, sea que la violencia tenga lugar antes del acto para facilitararlo, en el momento de cometerlo, o después de cometido para procurar su impunidad.”

## La cuestión vehicular

La inseguridad y el tránsito vehicular son dos de los principales problemas identificados por la población, sobre todo en Quito. No olvidemos que cada ciudad y país generan un mapa discursivo que reconoce problemas de inseguridad que preocupan y generan un relato propio (Rey 2009: 123), basta revisar las propuestas electorales previas a los comicios locales y nacionales (por ejemplo de abril de 2009), para confirmar que las agendas mediática, pública y política están marcadas por esta temática. En este contexto, la cuestión vehicular adquiere una fuerza preponderante en al menos tres temas: muertes por accidentes de tránsito, robo y hurto de vehículos y movilidad. Para dimensionar el alcance que adquiere el problema, recordemos que la tasa de fallecimientos por accidentes de tránsito en el Ecuador está por encima de los 20 extintos por cada cien mil habitantes, una cantidad más alta que la de los homicidios (Carrión 2008: 293).

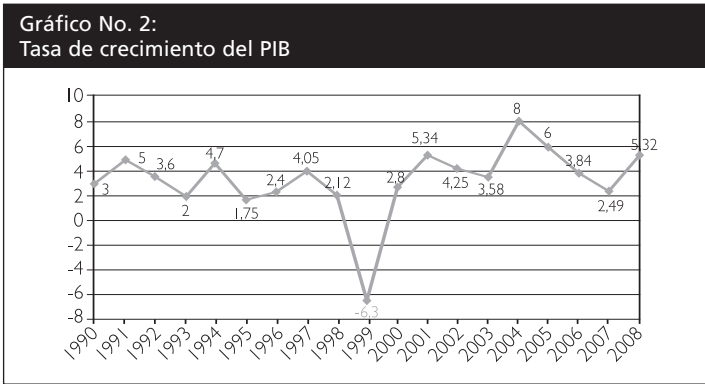
Un elemento clave para entender la cuestión vehicular es la evolución del parque automotor. En este sentido, vemos que en el Ecuador a partir del año 2002 —una vez instalada la dolarización— existe un incremento importante de vehículos, sostenido principalmente por el crecimiento de créditos de consumo que posibilita la adopción de una moneada dura, y por la agresiva inversión en bienes muebles e inmuebles debido a la desconfianza en el sistema bancario.



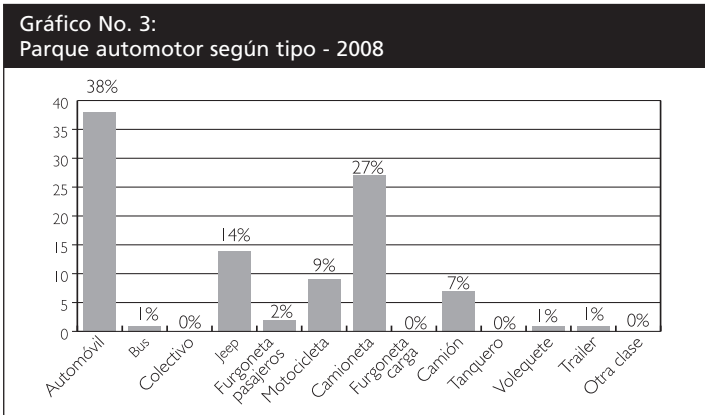
Fuente: Anuario de Transportes INEC (2008).  
Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada.

En términos generales se puede afirmar que el mercado vehicular posee una estabilidad creciente. Incluso en años como 1999 en que estalló la crisis bancaria y se generó un receso económico (ver gráfico No. 2), el comportamiento creciente del parque vehicular no sufrió impacto en la tendencia.

Por otra parte, tres tipos de vehículos detentan la mayor composición del parque automotor en el Ecuador, estos son automóviles con el 38%, camionetas con el 27% y jeeps (4x4) con el 14%.



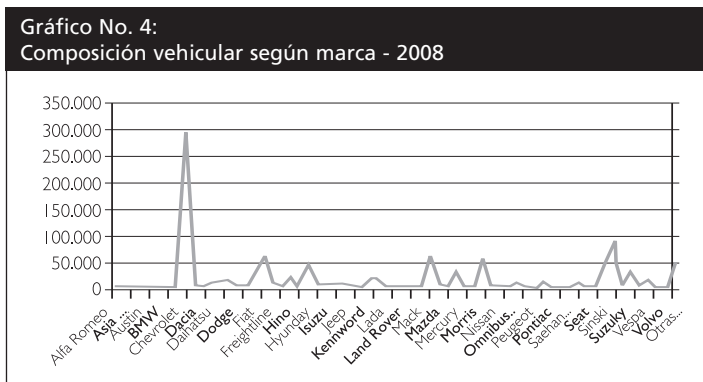
Fuente: Banco Central del Ecuador (2008).  
Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada.



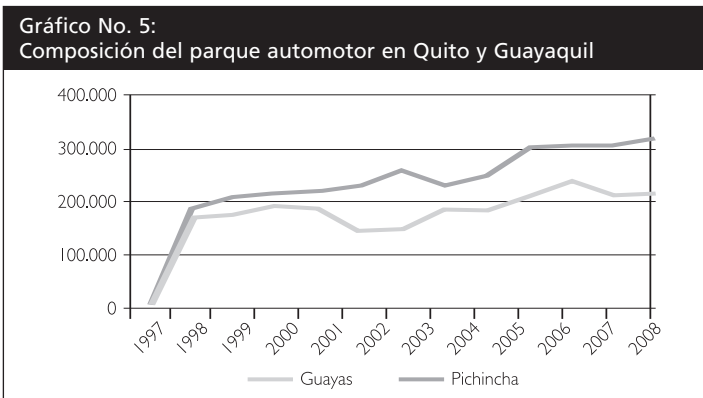
Fuente: Anuario de Transportes INEC (2008).  
Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada.

La composición vehicular por marca, se encuentra determinada por el funcionamiento de la ensambladora de vehículos Chevrolet en el país. Esta empresa capta considerablemente el mercado, lo que hace que la mayor cantidad de vehículos victimados correspondan a esta marca.

Para comparar la evolución vehicular de Quito y Guayaquil, se utilizará la información de las provincias de Pichincha y Guayas, donde las ciudades en cuestión son capitales cantonales respectivamente y concentran la mayor cantidad del parque automotor. El gráfico No. 5 permite apreciar que Pichincha posee más vehículos que Guayas, diferencia que se evidencia desde el año de 1998.

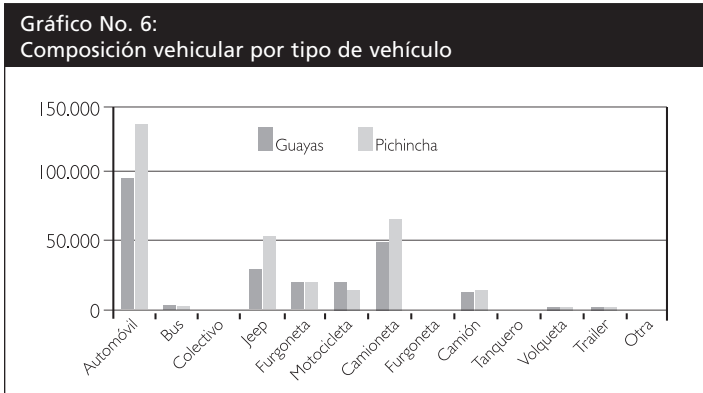


Fuente: Anuario de Transportes INEC (2008). Elaborado: Unidad de Ejecución Especializada.



Fuente: Anuario de Transportes INEC (2008). Elaborado: Unidad de Ejecución Especializada.

Al igual que a nivel nacional, los tipos de vehículos que poseen mayor representatividad en Guayas y Pichincha son los automóviles, las camionetas y los jeeps (4x4) en orden de importancia numérica. Además, es necesario anotar que solamente en el caso de las motocicletas la primera provincia supera a la segunda en cuanto a número de vehículos.



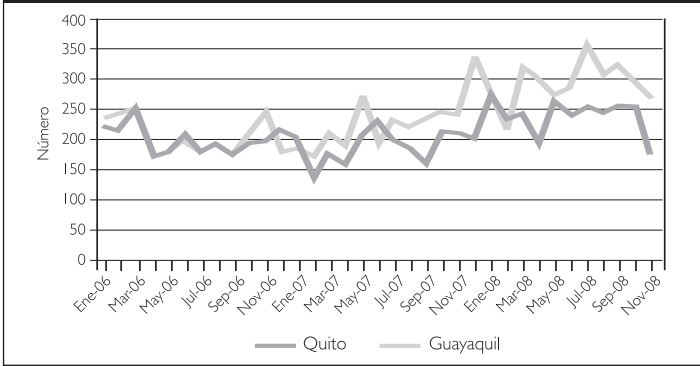
Fuente: Anuario de Transportes INEC (2008).  
Elaborado: Unidad de Ejecución Especializada.

## Delitos contra vehículos

En términos generales, podemos decir que las denuncias sobre robo de vehículos son mayores en la ciudad de Guayaquil, pese a que Quito posee un número más alto de vehículos. En gráfico No. 7 se puede apreciar que en el año 2006 existió un comportamiento similar entre las dos ciudades; sin embargo, a partir del mes de enero de 2007 la tendencia de estos delitos en Guayaquil ha sido creciente, a excepción de los meses de enero, febrero y marzo de 2008.

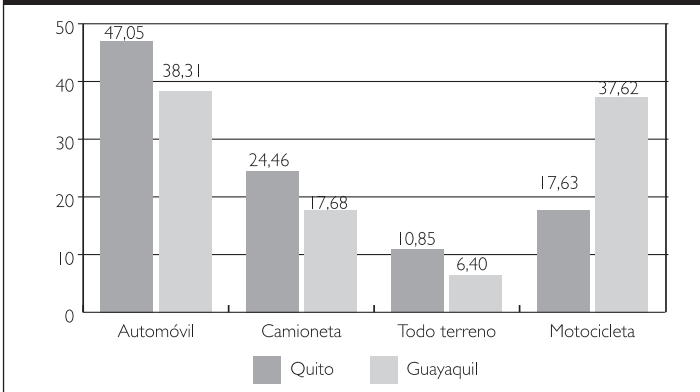
En el gráfico No. 8 se aprecia que en la ciudad de Quito, las denuncias de robo y hurtos de automóviles, camionetas y jeeps (todo terreno) superan a las denuncias presentadas en Guayaquil; sin embargo, en esta ciudad las motocicletas tienen una alta tendencia a ser robadas ocupando el segundo lugar luego de los automóviles.

**Gráfico No. 7: Evolución del número de denuncias en Quito y Guayaquil. Delitos contra vehículos**



Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2008) y Comando Provincial del Guayas (2008)  
Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada

**Gráfico No. 8: Delitos a vehículos según el tipo (2008)**



Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2008) y Comando Provincial del Guayas (2008)  
Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada

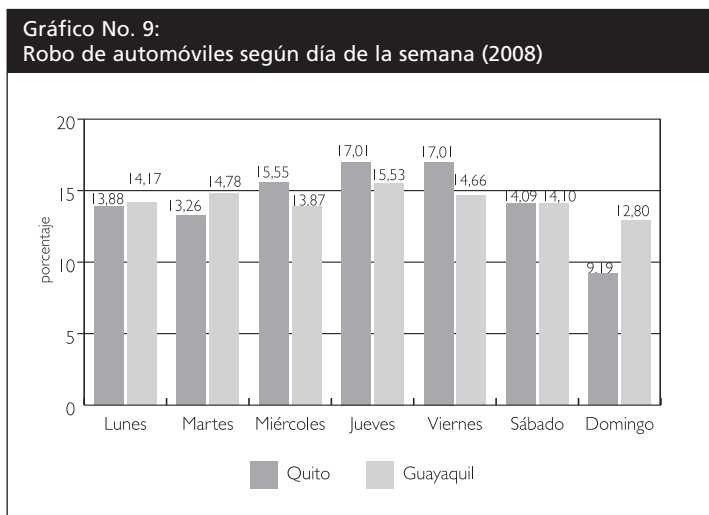
En general, el robo de automóviles tiene un comportamiento similar según el día de cometimiento del delito tanto en Guayaquil como en Quito, a excepción del domingo en que existe mayor robo de vehículos en el puerto principal.



El comportamiento de los delitos contra las camionetas es diferente en las dos ciudades según el día en que ocurre el hecho. Los lunes, martes y viernes existe mayor número de robos en Quito, mientras que el resto de días –miércoles, jueves, sábado y domingo– la cantidad de delitos aumenta en Guayaquil (ver gráfico No. 10). Asimismo, en Quito, el día de mayor riesgo para el robo de vehículos todo terreno es el jueves, mientras que en la ciudad de Guayaquil son los viernes y sábado (ver gráfico No. 11).

Si bien el robo de motocicletas en la ciudad de Guayaquil es superior a los que se suscitan en Quito, el comportamiento por día de la semana es similar en las dos ciudades; así, la mayor cantidad de delitos se dan entre lunes y viernes, disminuyendo su frecuencia los sábados y domingos.

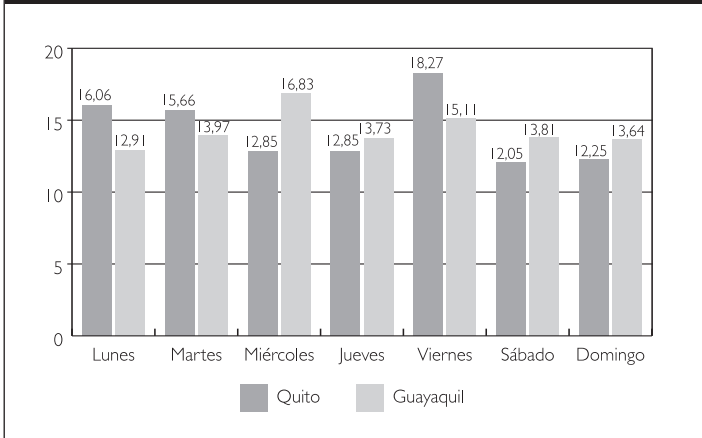
Por otro lado, según el rango horario, no se evidencia una diferencia marcada entre Quito y Guayaquil, en general se observa que la mayor frecuencia de delitos se produce en horas de la noche. Sin embargo, se debe destacar que la mañana es la jornada donde Guayaquil supera en denuncias a Quito, incluso este mismo horario es el que concentra más delitos en el puerto principal.



Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2008) y Comando Provincial del Guayas (2008)

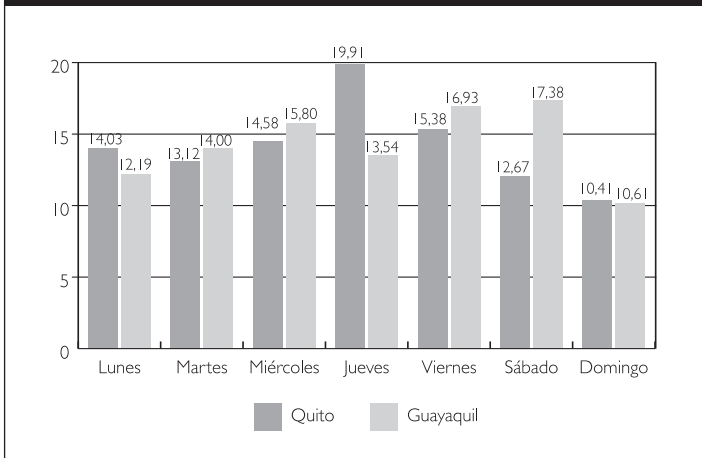
Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada

**Gráfico No. 10:**  
**Robo de camionetas según día de la semana (2008)**



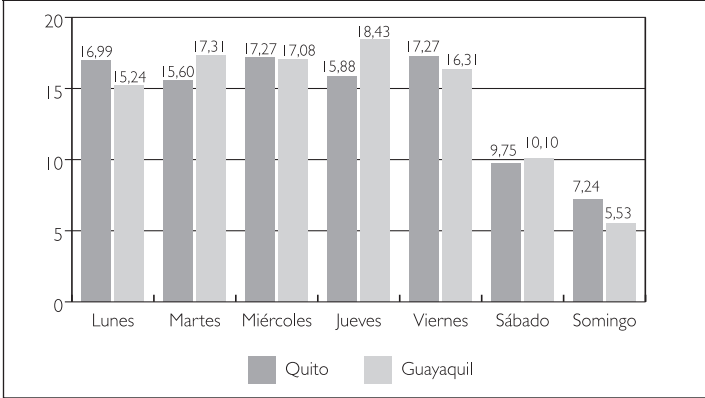
Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2008) y Comando Provincial del Guayas (2008)  
 Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada

**Gráfico No. 11:**  
**Robo de vehículos todo terreno según día de la semana (2008)**



Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2008) y Comando Provincial del Guayas (2008)  
 Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada

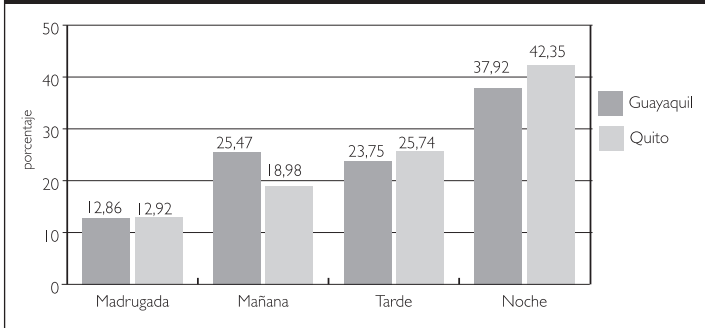
**Figura 12**  
Robo de motocicletas según día de la semana (2008)



Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2008) y Comando Provincial del Guayas (2008)

Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada

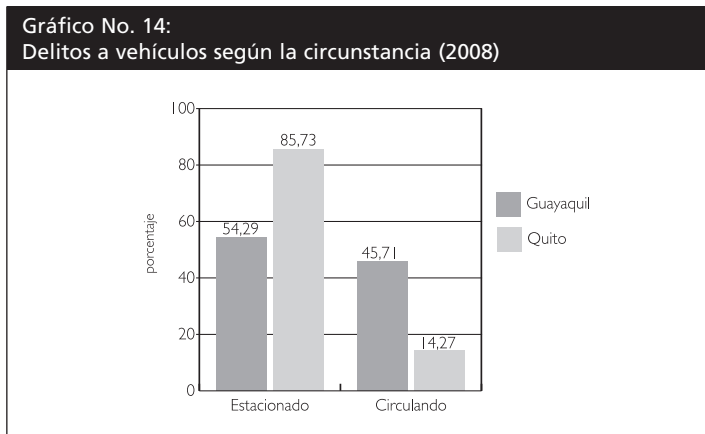
**Gráfico No. 13**  
Delitos a vehículos según clasificación horaria (2008)



Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2008) y Comando Provincial del Guayas (2008)

Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada

Es claro que según la circunstancia en que se produce el delito, existen niveles de violencia diferentes tanto en Quito como en Guayaquil. Así, en la capital, la mayoría de delitos a vehículos se producen cuando estos están estacionados, mientras en Guayaquil existe una mínima diferencia entre los atentados que suceden cuando los vehículos están en circulación o estacionados (ver gráfico No. 14).



Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2008) y Comando Provincial del Guayas (2008)

Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada

Al estudiar el comportamiento delictual según la marca, se observa tanto en Quito como en Guayaquil, que los vehículos Chevrolet son los más delinquidos. La diferencia estriba en el porcentaje que representa para cada ciudad, siendo más importante en Quito donde concentra el 35,29% de las denuncias, siete puntos más que en el puerto principal; en segundo lugar aparecen los vehículos Suzuki, pero con una participación considerablemente menor. Por su parte, en Guayaquil el porcentaje de vehículos Chevrolet delinquidos alcanza el 28,19%, seguido por la marca de motos Suzuki con el 27,77%, porcentaje que devela la importancia de este medio de transporte en la composición del delito contra vehículos (ver cuadro No.1).

En cuanto a los robos según el color del vehículo, se observa que en Guayaquil son afectados mayoritariamente los de color blanco, en tanto que en Quito son los vehículos de color rojo (ver cuadro No. 2). A continuación, se muestra el comportamiento de delitos según el año de fabricación de los vehículos; de manera que, los modelos de las décadas del setenta y ochenta son más delinquidos en Guayaquil, mientras los modelos más nuevos fabricados a partir del año dos mil, son más delinquidos en Quito (ver gráfico No. 15).

## Delitos contra Vehículos

**Cuadro No. 1:**  
Vehículos más delinquidos según la marca

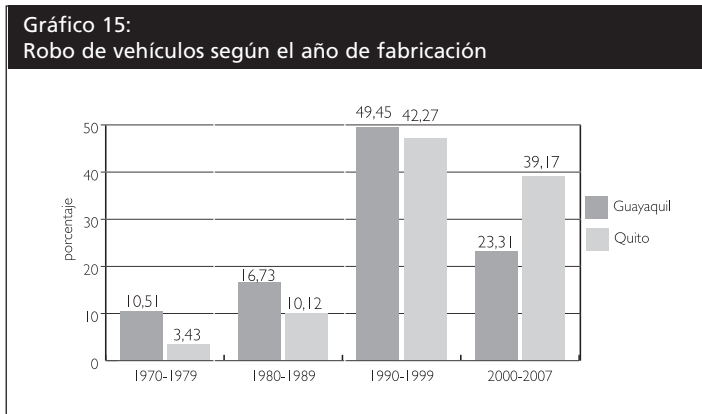
Top 10	Vehículos más delinquidos Quito	Porcentaje	Top 10	Vehículos más delinquidos Guayaquil	Porcentaje
1	CHEVROLET	35,29	1	CHEVROLET	28,19
2	SUZUKI	15,76	2	SUZUKI (Moto)	27,77
3	MAZDA	8,90	3	NISSAN	5,13
4	TOYOTA	6,62	4	SUZUKI	4,64
5	NISSAN	5,95	5	TOYOTA	4,59
6	FIAT	3,67	6	MAZDA	3,81
7	HYUNDAI	3,33	7	LADA	3,55
8	VOLKSWAGEN	2,76	8	MITSUBISHI	3,38
9	MITSUBISHI	2,57	9	HYUNDAI	3,30
10	FORD	2,43	10	FORD	3,30

Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2008) y Comando Provincial del Guayas (2008).  
Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada

**Cuadro No. 2:**  
Color de vehículo más delinquido

Número	Quito Color	Porcentaje	Número	Guayaquil Color	Porcentaje
1	ROJO	20,70	1	BLANCO	18,56
2	BLANCO	18,79	2	ROJO	16,36
3	AZUL	14,38	3	AZUL	13,61
4	VERDE	9,66	4	VERDE	10,51
5	GRIS	7,48	5	GRIS	8,63
6	PLATEADO	7,21	6	PLOMO	7,40
7	NEGRO	5,92	7	VINO	5,91
8	VINO	4,01	8	AMARILLO	4,15
9	BEIGE	2,94	9	BEIGE	3,85
10	AMARILLO	2,72	10	NEGRO	3,27

Fuente: Estadística Vitales, INEC (2007). Elaboración: propia



Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2008) y Comando Provincial del Guayas (2008)

Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada

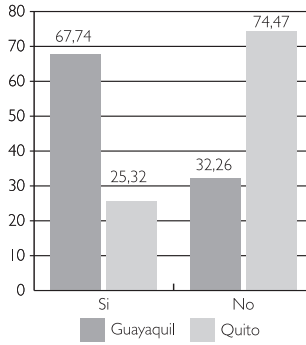
## Resultados de la encuesta de victimización y percepción de inseguridad

Los resultados que se obtuvieron en la encuesta de victimización y percepción de inseguridad con respecto a delitos contra vehículos, en su gran mayoría redefinen los niveles de victimización y las características del delito obtenidas del procesamiento de las denuncias. En este sentido, vemos que en Guayaquil el porcentaje de personas que estuvieron presentes durante el cometimiento del delito es más alto de lo que dicen las denuncias, incluso cuando los autos estuvieron estacionados. Un aspecto que llama poderosamente la atención es que en Guayaquil el 80,95% utilizó armas en la victimización, mientras que en Quito el 83,33% no hizo uso de éstas, lo cual marca una diferencia cualitativa en la actividad delictual de estas dos ciudades.

Otro resultado importante que produjo la encuesta, tienen que ver con la jerarquización del robo de vehículos.

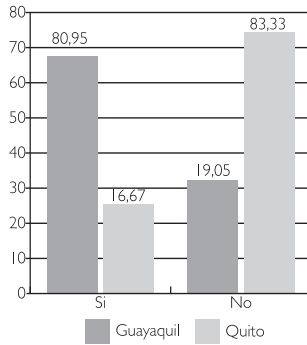
En Guayaquil, en orden de importancia, los delitos se cometen contra automóviles, motocicletas y bicicletas; mientras que en Quito, el delito se centra en automóviles, camionetas, motocicletas y bicicletas, registrándose una diferencia en las prioridades delictuales.

**Gráfico 16:**  
**¿Estuvo presente durante el robo?**



Encuesta de victimización y percepción de inseguridad (2008)  
Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada

**Gráfico 17:**  
**¿Los autores utilizaron armas?**



Encuesta de victimización y percepción de inseguridad (2008)  
Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada

## Conclusiones y recomendaciones

El comportamiento mensual de los robos a vehículos fue similar entre Quito y Guayaquil hasta finales del 2007, a partir de enero de 2008 se tiene un mayor número de delitos en el puerto principal.

Si observamos el tipo de vehículo cruzado con el día en el que se produce el delito, se puede colegir que entre Quito y Guayaquil el comportamiento es similar. Los días de mayor riesgo son los laborables, en tanto que el riesgo de robo disminuye los días sábados y domingos, aunque en menor grado en el robo de camionetas.

La diferencia más notoria del comportamiento delictual entre Quito y Guayaquil se detecta cuando se analiza la circunstancia en que se produce el delito. En Quito, los vehículos son robados mayoritariamente cuando están estacionados, sin presencia de ocupantes; mientras en Guayaquil, por el contrario, el hecho se suscita en presencia de usuarios y con uso de armas de fuego.

En la ciudad de Guayaquil, las motocicletas Suzuki prácticamente tienen el mismo riesgo de ser robadas que los vehículos Chevrolet, este dato es importante para la construcción de políticas públicas focalizadas.

La prioridad delictual difiere en Quito y Guayaquil. En la capital los vehículos más robados son automóviles, camionetas y motocicletas, en tanto que en el puerto principal son automóviles, motocicletas y bicicletas.

Según el año de construcción del vehículo, se observa que los fabricados entre 1979 y 1999 tienen mayor posibilidad de sufrir un robo en la ciudad de Guayaquil. Al contrario, los vehículos fabricados a partir del año 2000 poseen más posibilidad de ser robados en Quito.

En Quito, se debe fomentar acciones preventivas tales como no dejar el vehículo abandonado en la vía pública sin vigilancia o en estacionamientos poco seguros. En Guayaquil, deben establecerse medidas de reacción y vigilancia mediante patrullaje motorizado y vehicular.



## Bibliografía

- Camardiel, Alberto (2009) “Encuestas de victimización por muestreo: El caso de Venezuela”. En Carrión, Fernando y Johana Espín, (comp) *Un lenguaje colectivo en construcción: el diagnóstico de la violencia*. FLACSO. Ecuador.
- Carrión Fernando (2008) “¿Accidentalidad vial o violencia urbana?” En Pontón, Jenny y Alfredo Santillán (comp) Seguridad Ciudadana: escenarios y efectos. FLACSO. Ecuador.
- Código Penal Ecuatoriano (1971). Disponible en: <http://www.lexis.com.ec/lexis/novedadesDescargas/CodigosLeyes/CODIGO%20PENAL.htm>
- Echeverría, Bolívar (2008). Vuelta de siglo .Fundación editorial el perro y la rana. Venezuela.
- INEC (2008). Anuario de transportes. Quito: INEC. Disponible en: [http://www.inec.gov.ec/web/guest/publicaciones/anuarios/inv\\_eco/transportes](http://www.inec.gov.ec/web/guest/publicaciones/anuarios/inv_eco/transportes)
- Rincón, Omar y Germán Rey (2009) “Los cuentos mediáticos del miedo” En Carrión, Fernando y Johana Espín (comp) *Un lenguaje colectivo en construcción: el diagnóstico de la violencia*. FLACSO. Ecuador.
- Sozzo, Máximo (2008). Inseguridad, prevención y policía. FLACSO. Ecuador.

### Notas:

- 1 Estadístico de la Dirección de Transparencia, Gestión Policial y Derechos Humanos de la Unidad de Ejecución Especializada
- 2 Director de la Dirección de Transparencia, Gestión Policial y Derechos Humanos de la Unidad de Ejecución Especializada
- 3 Se denomina cifra negra a los delitos que no son denunciados.
- 4 Exceptuando, por supuesto, el delito contra bicicletas que se encuentra en esta categoría.
- 5 El enfoque epidemiológico consiste en tener un seguimiento evolutivo y descriptivo de la violencia por el tipo de evento o fenómeno delictual, en este caso el robo de vehículos.