

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
<i>Blanca Armijos</i>	
Constitución, seguridad y comunicación	348
<i>Jenny Pontón Cevallos</i>	
El desafío de poner en práctica la ley	350
<i>Alfredo Santillán C.</i>	
Participación comunitaria en seguridad	
La participación en seguridad: ¿deseo ineludible o dilema por develarse?	357
<i>Fernando Carrión M.</i>	
Participación comunitaria en la seguridad ciudadana: la experiencia de Quito	359
<i>Olga Vallejo Rueda</i>	
La Castrina: una experiencia de integración social por la seguridad	375
<i>Blanca Armijos</i>	
Comunidad, participación y seguridad en los medios	377
<i>Jenny Pontón Cevallos</i>	
La participación no es vigilantismo	379
<i>Alfredo Santillán C.</i>	
Video vigilancia pública	
OJO: le estamos filmando	387
<i>Fernando Carrión M.</i>	
Ojos de águila: una primera aproximación al sistema de video vigilancia en Quito	389
<i>Sara Löfberg</i>	

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>	

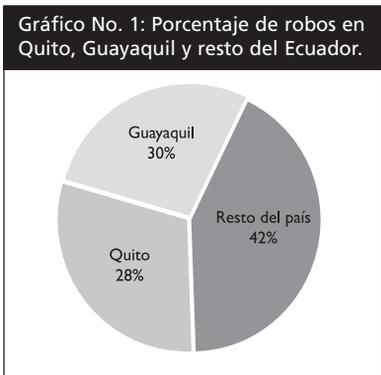
Análisis comparado del robo de vehículos en Quito, Guayaquil y Santiago

Ximena Tocornal, Mauricio Abril, Alex Tupiza

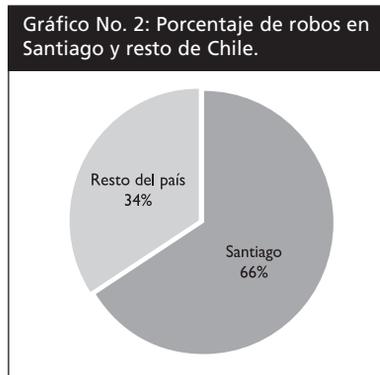
A partir de los datos y análisis del delito de robo de vehículos en las ciudades de Quito, Guayaquil y Santiago de Chile, a continuación realizamos un breve análisis comparativo. En el caso del Ecuador, las dos ciudades más importantes, Quito (ciudad capital) y Guayaquil (puerto principal), concentran el 58% de las denuncias nacionales por robos de vehículos durante el 2008; mientras en el caso de Chile, la ciudad capital de Santiago en igual período agrupó el 66% de las denuncias de robos de vehículos de todo el país (ver gráficos No. 1 y 2). Estos datos dan cuenta de la naturaleza urbana de este tipo de delito, altamente condensado en las grandes ciudades donde a su vez es posible apreciar, por una parte, una mayor disponibilidad de vehículos y, por otra, la presencia de empresas de seguros y el surgimiento de mercados informales de compra y venta de piezas de vehículos robados.

En las tres ciudades se registra un crecimiento relativamente sostenido de las tasas de denuncias de robos de vehículos por cada 100.000 habitantes entre los años 2006 y 2008, lo que se visualiza en las tres líneas de tendencia del gráfico No. 3. Allí podemos apreciar que Santiago posee la tasa mayor de robo de vehículos, seguido de Guayaquil y finalmente Quito.

En el caso de Santiago, desde el primer trimestre del 2006 existe un alza sostenida en las denuncias que dura hasta el tercer trimestre del 2007. A partir de allí, la tendencia es decreciente hasta el segundo trimestre del 2008; sin embargo, ya en el tercer trimestre de ese año se observa nuevamente una tendencia al aumento de las denuncias. En el caso de Ecuador, en el primer trimestre del 2006 y del 2007, las denuncias en Quito y Guayaquil se comportan de manera muy similar. Es a partir del segundo trimestre del 2007 que comienzan a diferenciarse, ya que Guayaquil evidencia una tendencia al alza



Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana de Quito y Comando Provincial del Guayas.
Elaboración: propia

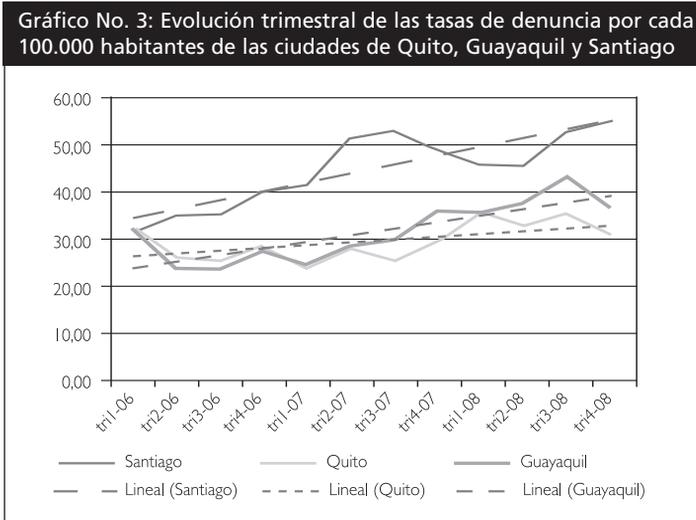


Fuente: Ministerio del Interior, Gobierno de Chile.
Elaboración: propia

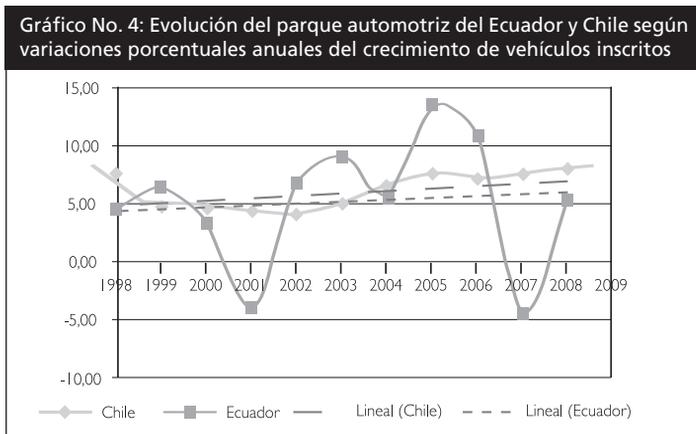
desde el tercer trimestre de ese año, que persiste hasta el tercer trimestre del 2008; mientras que en Quito, entre el tercer trimestre del 2007 y finales del 2008 la tasa de denuncias es fluctuante sin registrarse una tendencia clara al alza o a la baja. Considerando las tres ciudades, se puede decir que hasta el tercer trimestre del 2008 ambas ciudades de Ecuador disminuyen su tasa, mientras que Santiago la aumenta incluso por encima de todas las tasas anteriores. Por su parte, el volumen del parque automotriz en Ecuador y en Chile ha crecido sostenidamente, lo que es especialmente notorio para el segundo caso, mientras que a simple vista en el primer caso, el crecimiento del número de vehículos circulando ha sido más fluctuante como lo indica el gráfico No. 4. Las variaciones del parque automotriz en Chile indican que éste ha crecido anualmente entre un 3,81% (año 2002) y un 7,56% (año 2008). En el Ecuador, el parque automotriz ha tenido en los últimos 10 años fuertes oscilaciones, las que en su conjunto de todos modos indican una tendencia global muy similar a la chilena. No obstante, en el año 2001 se da una reducción importante en el Ecuador de la variación con respecto al año anterior (de un -3,85%), la que pudiera estar relacionada con la crisis económica del año 1999, cuyos efectos se dejaron sentir entre el 2000 y 2001. Luego, a partir de ese año y hasta el 2006 se registra un marcado crecimiento del parque automotriz (principalmente en el 2005 con un 13,56% de variación anual).

Este significativo aumento posiblemente es consecuencia de la dolarización y de la recuperación de la crisis económica. Sin embargo, en el año

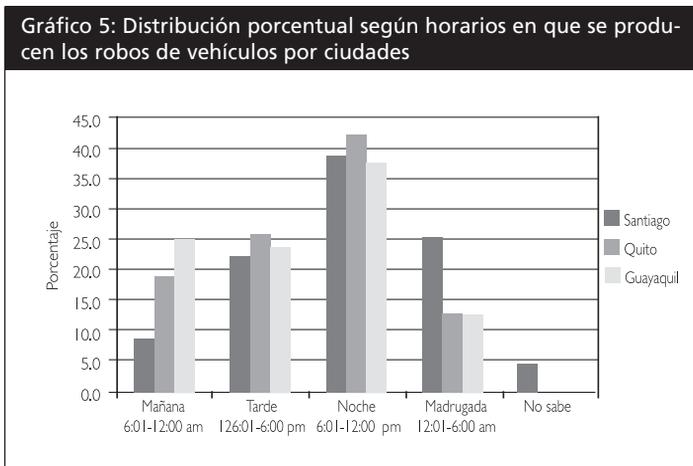
2007 se observa nuevamente un decrecimiento importante de un -4,35% del parque automotriz ecuatoriano, y para el año 2008 se registra nuevamente un incremento del 5,40% con respecto al año anterior.



Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana de Quito, Comando Provincial del Guayas y Ministerio del Interior de Chile. Elaboración: propia



Fuente: Anuario de Transportes INEC - Ecuador y Servicio de Registro Civil e Identificación - Chile. Elaboración: propia



Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana de Quito, Comando Provincial del Guayas y Ministerio del Interior de Chile. Elaboración: propia.

Ahora bien, cabe preguntarse si las condiciones en las que ocurre el robo de delitos en Quito, Guayaquil y Santiago son similares en cuanto a los horarios (gráfico No. 5), circunstancias (gráfico No. 6) y presencia de testigos ante los hechos (gráfico No. 7).

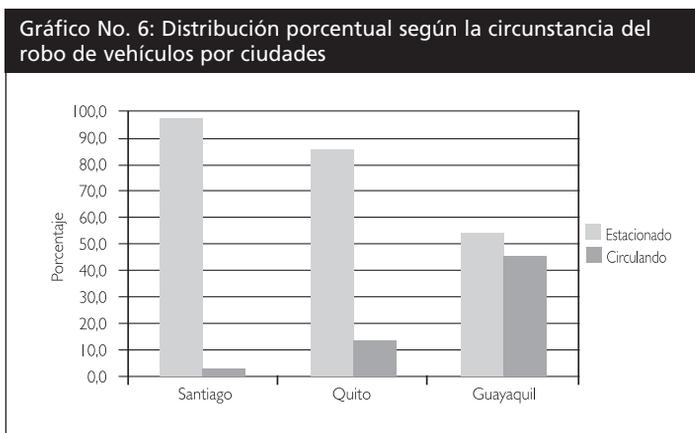
En cuanto a los horarios más frecuentes para robar un vehículo, en las tres ciudades el mayor porcentaje (un 42,4% en Guayaquil, un 38,7% en Santiago y un 37,9% en Quito) corresponde a las horas que van desde las 6:00 de la tarde hasta las 12:00 de noche. El segundo horario que concentra más casos tomando en cuenta las tres ciudades es entre el medio día y las 6:00 de la tarde, cuando por ejemplo, se producen en Quito el 25,8% de los casos, mientras que en Santiago el 22,5%. Ahora bien, en Guayaquil el horario de la mañana corresponde al segundo que concentra mayor porcentaje de casos, equivalente al 25,5% de las denuncias. Por su parte, en Santiago luego de los horarios de tarde y noche, el tercer horario más frecuente es la madrugada entre 12:00 de la noche y las 6:00 de la mañana.

El gráfico No. 6 muestra las circunstancias en que se da el robo de vehículos en las tres ciudades, en términos de si el vehículo se encontraba circulando o estacionado. Mientras que en Santiago y Quito el 97% y 86% de los delitos, respectivamente, se dan cuando el vehículo está parqueado, en Guayaquil aproximadamente el 46% de los casos ocurre cuando el vehículo está siendo conducido. En este sentido, es muy importante destacar que en el

caso de los que se encuentran estacionados, el robo no implica un acto de violencia y agresión directa a las personas; sin embargo, cuando el vehículo es ocupado por una o más personas, ellas terminan siendo víctimas de actos violentos y amenazas tanto o más graves que el mismo robo del vehículo.

En relación al gráfico No. 7, no sorprende que el porcentaje de casos de robos de vehículos en el que se registran testigos sea el más alto y significativo en Guayaquil (67,8%). Así, tenemos que en Quito y Santiago no hubo testigos en la gran mayoría de casos, 74% y 72% respectivamente. Esto muestra que en las dos capitales la forma predominante de operar de la delincuencia consiste en esperar que el vehículo este sólo y abandonado para cometer el ilícito; lo cual es totalmente diferente en Guayaquil, donde los delitos se cometen en presencia de testigos que posiblemente también son las víctimas.

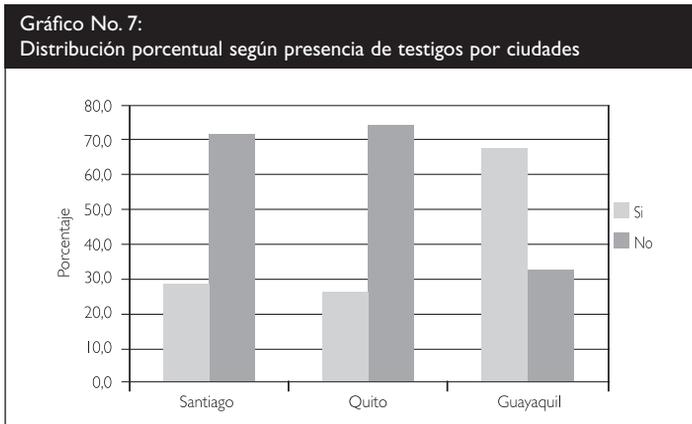
En síntesis, al comparar el comportamiento de las denuncias de robos de vehículos en las tres ciudades, se puede decir que si bien en todas existe una tendencia al alza, se evidencia que Quito y Santiago, probablemente en tanto ciudades capitales, comparten ciertas características con respecto a las condiciones en que ocurren los hechos (horarios, si el vehículo estaba estacionado o circulando, y la presencia o ausencia de testigos). Así, Guayaquil se diferencia claramente de las otras ciudades al presentar una proporción muy importante (46%) de robos cuando los vehículos están en circulación y bajo



Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana de Quito, Comando Provincial del Guayas y Ministerio del Interior de Chile. Elaboración: propia

la presencia de testigos (67,8%). Al respecto, es importante destacar que en Guayaquil el 37,672% de los vehículos robados corresponden a motocicletas, mientras que en Quito el porcentaje es de 17,63% y en Santiago sólo del 4,8%.

Ahora bien, Santiago es la ciudad con la mayor tasa de denuncias de robos de vehículos, mientras que Quito es la ciudad con la menor tasa y una tendencia al alza (línea de tendencia) menos inclinada que en el caso de Guayaquil y Santiago. En este sentido, Quito se diferencia de Santiago y ésta se asemeja más a Guayaquil, ciudad donde es posible suponer que el aumento de este delito está más relacionado con el robo de motocicletas que con el de otros vehículos, lo que evidencia la necesidad de contar con una política específica de prevención para combatir este tipo de robos en el puerto principal del Ecuador.



Fuente: Encuesta Nacional de Víctimización y Percepción de Inseguridad - Ecuador y Ministerio del Interior de Chile. Elaboración: propia

Basombrio, Carlos (2003). Inseguridad ciudadana y delito común. Percepciones y realidades. Lima: Instituto de Defensa Legal. P.p 64. Depósito legal: 1501152003-3254



Este estudio aborda el crecimiento de la delincuencia y la inseguridad ciudadana como un problema universal en las sociedades modernas; sin embargo, muestra cómo éste no se manifiesta de manera uniforme en el planeta, existiendo regiones en las cuales tiene una importancia mucho mayor. En este sentido, el estudio ubica a América Latina como la zona en que el problema de la delincuencia y la inseguridad ciudadana está mayormente acentuado, con enormes desigualdades al interior de sus propios países y poblaciones. De esta manera, el texto se centra en el caso particular de Lima, analizando cómo el delito común influencia la alta percepción de inseguridad en esta ciudad pese a que posee estadísticas oficiales bajas de criminalidad (fuente: Basombrio 2003).

Goldstein, Eduardo (2003). Los robos con violencia en el Gran Santiago: Magnitudes y características. Santiago: Universidad de Chile, CESC. P.p. 56. ISBN: 956-19-0433-0



El objetivo de este estudio es analizar, sobre la base de la información consignada en los registros de denuncias y partes policiales, la magnitud, características y los daños producidos por los robos con violencia o intimidación ocurridos en la Región Metropolitana de Santiago de Chile. En líneas generales, entre los resultados de la investigación se destaca, en primer lugar, el hecho de que las víctimas de estos delitos son mayoritariamente hombres, y que el 60% de ellas concentra en el grupo de 20 a 40 años de de edad. Este análisis muestra que los sucesos donde hubo agresión física con lesionados son minoritarios, lo cual confirma que en principio quienes realizan actividades delictivas en Santiago, tienen interés de sustraer bienes o dinero sin causar daño a las personas. Finalmente, se demuestra la necesidad de desagregar la clasificación de delitos cuando se analizan las cifras, con el objetivo de no asimilar sucesos violentos a otros delitos más frecuentes y/o de menor gravedad (fuente: www.cesc.uchile.cl).

Páginas web

Plan de Seguridad Ciudadana – Ecuador

www.seguridadciudadana.gov.ec

Centro de Estudios en Seguridad Ciudadana - Chile

<http://www.cesc.uchile.cl/>

ICESI - México

http://www.icesi.org.mx/publicaciones/articulos/2002/violencia_e_Impunidad_en_mexico.asp

Instituto de Defensa Legal – Perú

<http://www.idl.org.pe/>

Sociedad Internacional de Criminología

http://pagesperso-orange.fr/societe.internationale.de.criminologie/la-societe/sic_esp.htm