

TEMA CENTRAL-ECUADOR

Delitos contra vehículos: el caso de Quito y Guayaquil¹

Mauricio Abril Donoso¹ y Alex Tupiza Aldaz²

Introducción

Los delitos contra vehículos adquieren especial significado en el ámbito de las estadísticas oficiales de la seguridad ciudadana, ya que la cifra negra³ que limita la comprensión de la dimensión de un delito, es particularmente reducida en este tema⁴. 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 evidencian 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 delinuidos.

Adicionalmente, al conocimiento sustentado en métodos descriptivos cuantitativos, se empleará el enfoque epidemiológico⁵ 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.

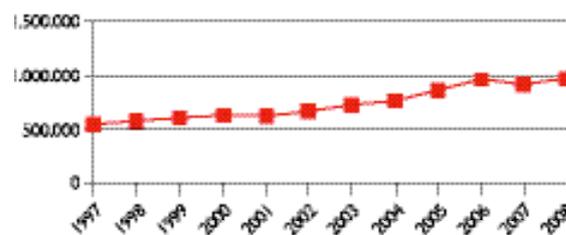
Las estadísticas oficiales serán complementadas con los resultados que se obtuvieron en la Primera Encuesta a Nivel Nacional de Percepción y Victimización, ejecutada en el año 2008 por parte de la Unidad de Ejecución Especializada en el marco del Plan Nacional de Seguridad Ciudadana. La importancia de su uso radica en que las encuestas logran una descripción de las características y circunstancias del acto delictivo que posibilita obtener una imagen más com-

pleta 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:

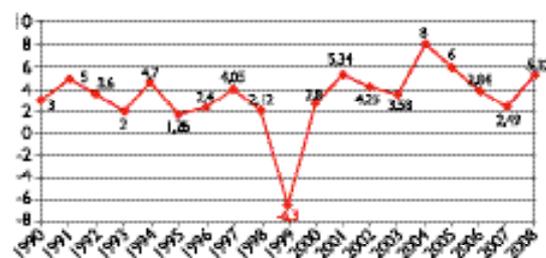
- Art. 547.- "[Hurto].- Son reos de hurto los que, sin violencia ni amenaza contra las personas, ni fuerza en las cosas, sustrajeren fraudulentamente una cosa ajena, con ánimo de apropiarse."
- "Art. 550.- [Robo].- El que, mediante violencias o amenazas contra las personas o fuerza en las cosas, sustrajere 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 procurarse su impunidad!"

Gráfico No. 1:
Comportamiento del parque automotor en el Ecuador
Vehículos matriculados en el país



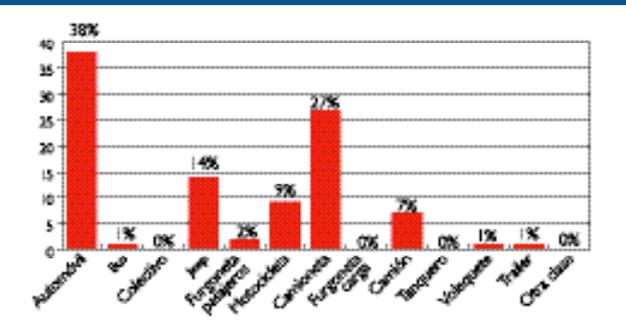
Fuente: Anuario de Transportes INEC (2008).
Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada.

Gráfico No. 2:
Tasa de crecimiento del PIB



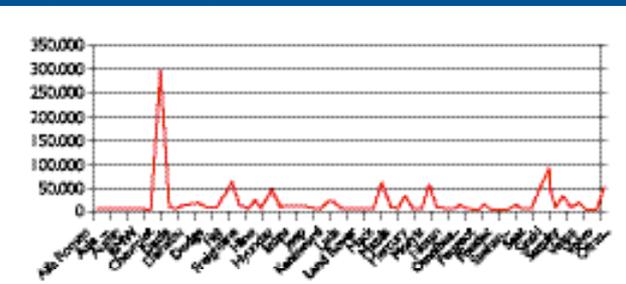
Fuente: Banco Central del Ecuador (2008).
Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada.

Gráfico No. 3:
Parque automotor según tipo - 2008



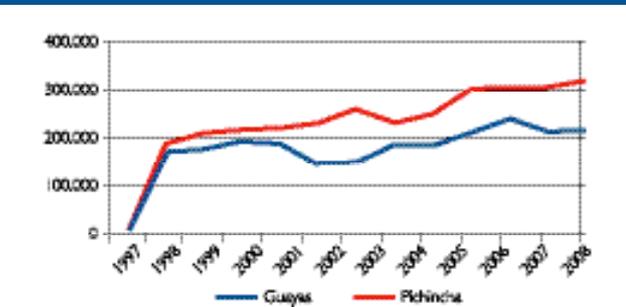
Fuente: Anuario de Transportes INEC (2008).
Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada.

Gráfico No. 4:
Composición vehicular según marca - 2008



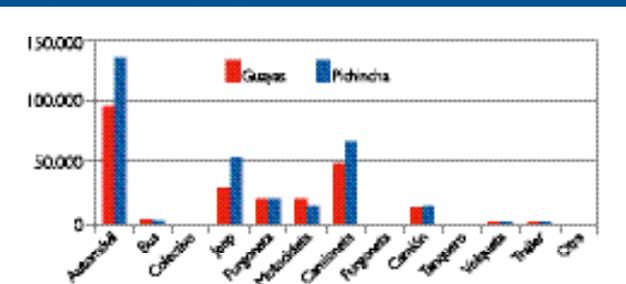
Fuente: Anuario de Transportes INEC (2008). Elaborado: Unidad de Ejecución Especializada.

Gráfico No. 5:
Composición del parque automotor en Quito y Guayaquil



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

Gráfico No. 6:
Composición vehicular por tipo de vehículo



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

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 (in)seguridad 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 moneda dura, y por la agresiva inversión en bienes muebles e inmuebles debido a la desconfianza en el sistema bancario.

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%.

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.

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.

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 pre-

sentadas en Guayaquil; sin embargo, en esta ciudad las motocicletas tienen una alta tendencia a ser robadas ocupando el segundo lugar luego de los automóviles.

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.

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).

Al estudiar el comportamiento delictual según la marca, se observa tanto en Quito como en Guayaquil, que los vehículos Chevrolet son los más delinuidos. 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 delinuidos 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 delinuidos en Guayaquil, mientras los modelos más nuevos fabricados a partir del año dos mil, son más delinuidos en Quito (ver gráfico No. 15).

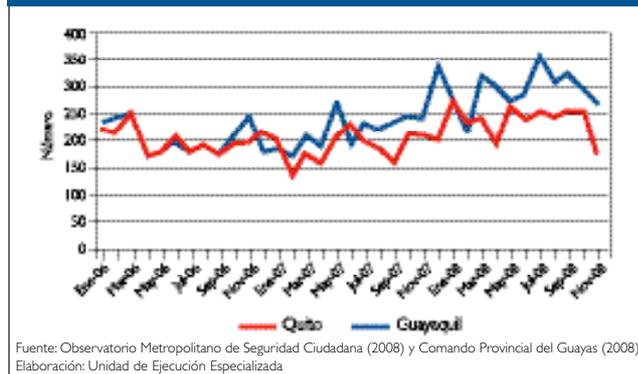
Resultados de la encuesta de victimización y percepción de inseguridad

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 estu-

ron 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.

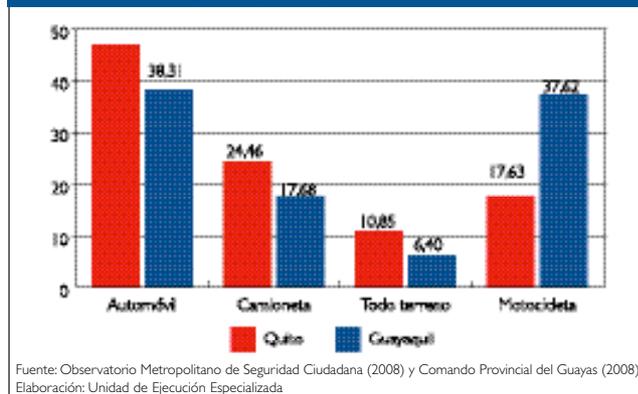
Otro resultado importante que produjo la encuesta, tienen que ver con la jerarquización del robo de vehículos.

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



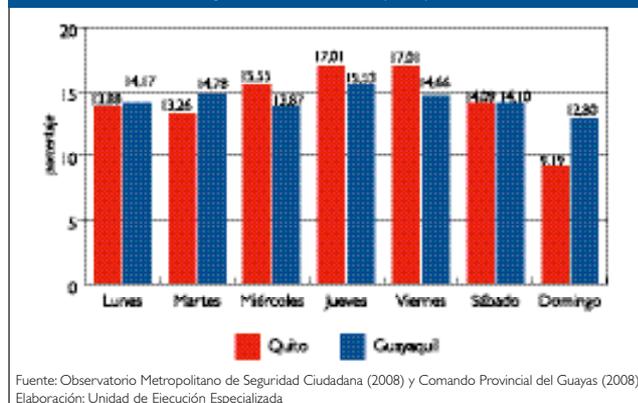
Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2008) y Comando Provincial del Guayas (2008)
Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada

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

Gráfico No. 9: Robo de automóviles 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. 10:
Robo de camionetas según día de la semana (2008)

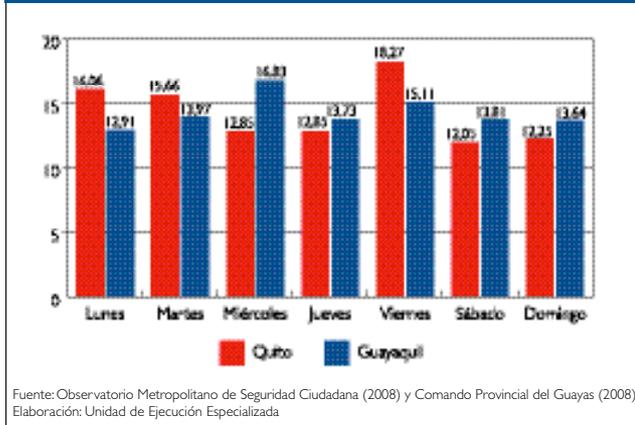


Gráfico No. 11:
Robo de vehículos todo terreno según día de la semana (2008)

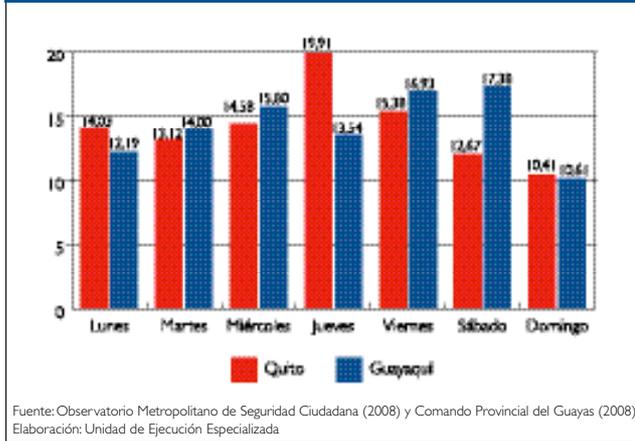
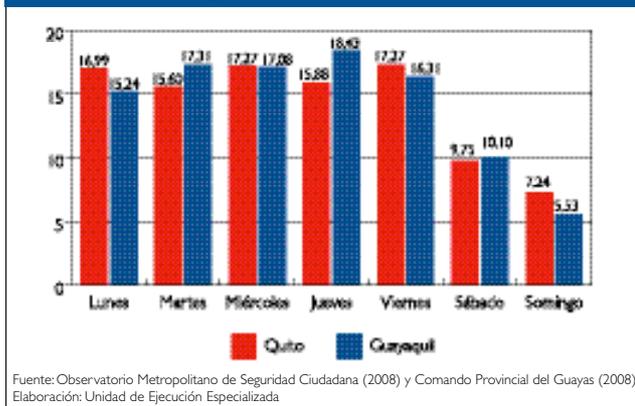


Figura 12.-
Robo de motocicletas según día de la semana (2008)



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 delinquito

Número	Quito		Guayaquil		
	Color	Porcentaje	Número	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: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2008) y Comando Provincial del Guayas (2008). Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada

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.

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 laborales, 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, camio-

netas 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/noedadesDescargas/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

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.

Gráfico 16:
¿Estuvo presente durante el robo?

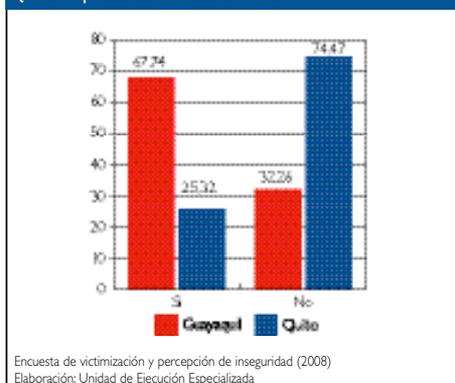


Gráfico No. 13:
Delitos a vehículos según clasificación horaria (2008)

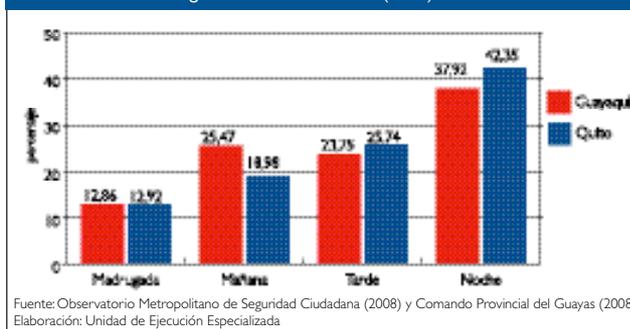


Gráfico No. 14:
Delitos a vehículos según la circunstancia (2008)

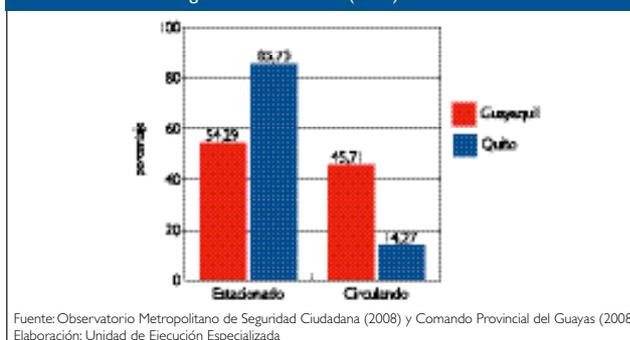


Gráfico 15:
Robo de vehículos según el año de fabricación

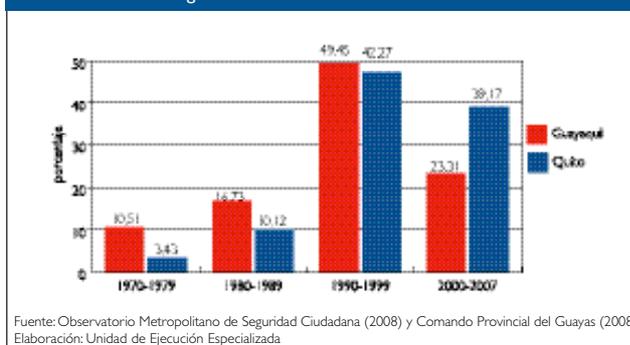


Gráfico 17:
¿Los autores utilizaron armas?

