

FACTORES QUE PREDOMINAN EN EL COMETIMIENTO DE ROBO DE AUTOMOTORES.

FACTORS THAT ARE PREDOMINANT IN THE COMMISSION OF AUTOMOBILE THEFT.

Carlos Augusto Argüello Herrera ¹.

¹ **E-mail:** carlingo_ar@hotmail.com **Filiación:** Subjefe de Policía del Distrito Azogues. Ecuador.

RESUMEN: El presente artículo tiene como finalidad caracterizar y conocer las causas y los factores intervinientes en la comisión del delito de robo de automotores en la ciudad de Quevedo. La metodología empleada fue de tipo cualitativo y cuantitativo basado en los métodos deductivo y estadístico. El instrumento utilizado para la recolección de información fue la encuesta, la misma que fue aplicada a 383 habitantes y a 231 funcionarios policiales. Los resultados permitieron conocer que los índices delincuenciales en Quevedo se han incrementado durante el año 2021. Entre los factores que inciden en este hecho se encuentran el desempleo, la falta de ingresos, la necesidad de formar parte de una organización delictiva, y el accionar de los delincuentes acostumbrados a esta forma de vida. Además, se destaca el hecho de que, los organismos, el sistema y las instituciones encargadas de brindar seguridad ciudadana y evitar que se cometan este tipo de acciones delictivas.

PALABRAS CLAVES: métodos deductivos, desempleo, organización delictiva, seguridad ciudadana.

ABSTRACT: The purpose of this article is to characterize and know the causes and intervening factors in the commission of the crime of motor vehicle theft in the city of Quevedo. The methodology used was qualitative and quantitative based on deductive and statistical methods. The instrument used for the collection of information was the survey, which was applied to 383 inhabitants and 231 police officers. The results showed that crime rates in Quevedo have increased during the year 2021. Among the factors affecting this fact are unemployment, lack of income, the need to be part of a criminal organization, and the actions of criminals accustomed to this way of life. In addition, it highlights the fact that the agencies, the system and the institutions in charge of providing citizen security and preventing this type of criminal actions.

KEY WORDS: deductive methods, unemployment, criminal organization, citizen security.

INTRODUCCIÓN

La seguridad ciudadana es identificada en la Constitución de la República del Ecuador (Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador, 2008) como uno de los deberes de la Policía Nacional (Art.163). Esta corresponde a una política de Estado que da cuenta de su capacidad para erradicar la violencia y posibilitar la coexistencia pacífica entre las personas, siendo particularmente

ejecutada a través la prevención y el control de la delincuencia. Así, la seguridad ciudadana tiene relación directa con el derecho de las personas a la vida sin violencia y, por consiguiente, de la garantía de la calidad de vida de los habitantes del país.

Tradicionalmente, la seguridad es considerada como un asunto de Estado, el cual concebía que esta se encontraba garantizada en la medida en que el propio Estado se consideraba libre de amenazas (Buzan, 1996). El contexto histórico político para comprender esta noción es fundamental, pues la seguridad nacional en el marco de la Guerra Fría determinaba en gran parte el rol de los Estados. No obstante, una vez pasado este período, la seguridad nacional se convirtió en un problema que aquejaba a la población con independencia de la geopolítica, la inseguridad era una cuestión que tenía un origen endógeno (Quintero, 2020).

Si bien es claro que la afectación a la seguridad ciudadana es una problemática que afecta profundamente a los países latinoamericanos, no existe una gran cantidad de investigación que dé cuenta del fenómeno desde sus distintas dimensiones. A la par que crece la población, los delitos y la inseguridad crecen de igual manera: en 25 años, los robos en la región se triplicaron, como indica el informe del PNUD en 2013 (Páez et al, 2018).

En esta línea, son claras las falencias en lo que respecta a la garantía de la seguridad ciudadana; la actuación de los Estados al respecto no cumple su función garante, en tanto que no protege directamente a sus ciudadanos. Los múltiples factores que llevan a determinada parte de la población a cometer delitos vuelven a la seguridad una cuestión interna – nacional (Páez et al, 2018). El asunto de la seguridad nacional, una vez comprendido el fenómeno como una cuestión interna, también ha sido considerado como un deber del Estado en el marco de su poder absoluto en el manejo de la violencia, el empleo de las armas y el no uso legítimo de la fuerza.

No obstante, una mirada actual ha dado énfasis a la participación y a la democracia en el ejercicio de la seguridad pública, lo que da cuenta de un cambio en la relación Estado – ciudadanía, y da paso, a su vez, a los modelos de policía comunitaria (Quintero, 2020). Es desde este enfoque en que la noción de delito se entiende primero desde la prevención, con énfasis en los mecanismos de comunicación ciudadana – fuerzas de orden. Este cambio en las relaciones Estado – ciudadanía requiere de una reconceptualización de la seguridad ciudadana; esta ya no es entendida exclusivamente como una cuestión de Estado, de seguridad nacional; sino, se entiende como un asunto que atañe a comunidades y a individuos por igual.

De esta manera, la seguridad ciudadana entendida como política de Estado apunta no solo a la contención del delito, sino que busca participar en los diversos factores que originan la delincuencia, como son la intervención en espacios urbanos, políticas de empleo, programas educacionales, apoyo comunitario para familias y soporte para padres, entre otras (Muggah, 2017). Por esto, puede entenderse como producto de la descentralización del poder del Estado y su posicionamiento hacia una seguridad humana, hacia sujetos y comunidades (Páez et al, 2018).

La delincuencia es uno de los principales problemas con los que se debe lidiar para garantizar la seguridad ciudadana, la integridad y el bienestar de las personas. Esto implica identificar patrones y condiciones en las que se cometen determinados delitos, de manera que se pueda disponer de información adecuada para prevenirlos (Bedoya, 2016). En particular, el robo de automotores es una cuestión habitual en países donde se encuentra ampliamente extendido su uso, además de países industrializados, tal como plantea Bedoya (2016). Aun cuando se implementan medidas sistemáticas para reducir la comisión de este delito, lo cierto es que continúan registrándose tales robos para posteriormente incursionar en la venta de vehículos robados (Reyes, 2016).

Existe una serie de factores que se relacionan con la comisión de delitos y que, de una u otra forma, los determinan. La investigación de (Llanos & Brown, 2021) plantea que existen una serie de determinantes que afectan directamente a la seguridad y la comisión de delitos que se relacionan con las condiciones sociales materiales, como son la apertura económica, la desigualdad y la mejora de los estándares de vida en determinado territorio, que influyen directamente con el alza de delitos.

El factor geográfico, como plantean, permite comprender aspectos de la ecología de los lugares y, por tanto, posibles zonas de peligro. Los factores sociales, por su parte, se refieren a condiciones socioeconómicas y socio demográficas que se relacionan con la comisión de delitos, como plantean Albornoz et. al. (Chulca & Vaca, 2020). El factor político implica considerar en qué medida la administración es ineficiente o ineficaz y constituye un factor que potencia las conductas delictivas. En términos culturales, los delitos pueden estar dados por la naturaleza psicosocial o las costumbres. El factor económico se relaciona directamente con los ingresos de la población y/o las facilidades o dificultades con las que pueden satisfacer sus necesidades, los que en condiciones vulnerables o precarias pueden potenciar la comisión de delitos.

Por último, pueden reconocerse factores demográficos que agravan los índices de delincuencia, como la concentración, las dinámicas de la población y otras características (Chulca & Vaca, 2020). En términos generales, los delitos y la criminalidad, como establecen Carrión y Dammert, citados en (García & Devia, 2018), corresponden a aquellos hechos violentos que se encuentran tipificados en la ley. Así, el delito de robo se encuentra tipificado en el Art. 189 del COIP (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014). Este tiene por objetivo sustraer automotores o sus piezas para traficar con ellas, y se da prácticamente en todos los lugares en donde existe un gran parque automotor.

Este delito es ampliamente ejercido dado que representa poco riesgo para los delincuentes. Se obtienen grandes beneficios con costos bajos y bajo riesgo, conducta criminal que permite financiar otro tipo de delitos. Su gravedad radica no solo en el riesgo mismo de los propietarios en la situación de robo, sino que representa un mercado ilegal e inseguro de piezas de automotores y otro conjunto de situaciones delictivas que afectan la seguridad ciudadana (Organización Internacional de Policía Criminal – INTERPOL, 2021). Derivado del cambio de enfoque en materia de seguridad ciudadana, la comprensión del delito y la delincuencia se analiza desde los distintos

factores que los posibilitan. Usualmente, se asocia la desigualdad y la vulnerabilidad económica con la delincuencia.

La literatura indica que hay más factores que intervienen en estas conductas; sin embargo, factores culturales, políticos, y geográficos, entre otros, han sido analizados con mayor profundidad actualmente para caracterizar la delincuencia. A nivel general, la criminalidad ha sido estudiada desde dos grandes perspectivas (desde la ciencia social): la criminalidad como forma de socialización, delincuencia como subcultura o como ruptura de la norma social en la consecución de las aspiraciones sociales debido a la precarización y a la dificultad creciente para alcanzarlas. Cada una de estas enfatiza aspectos diferentes, pero que presuponen la multicausalidad del delito (García & Devia, 2018).

Lo anterior se hace más patente aun cuando, a pesar del crecimiento económico sostenido y la mejora en las condiciones relativas de vida, la criminalidad en Latinoamérica aumenta. Es claro que, a pesar de que mejoren las condiciones de vida, la delincuencia se expresa creciente también, de modo que no solo las condiciones económicas materiales influyen, sino que existe otra serie de factores que determinan la comisión de delitos. Así, se evidencian aspectos de tipo económico, social, políticos, culturales y otros factores “facilitadores”, como son el tráfico de drogas, porte de armas, condiciones geográficas, etc. (Quintero, 2020). El estudio de estos factores y su importancia relativa dentro de la comisión de delitos es fundamental.

Existen tendencias que afectan a pocos o a un factor del fenómeno, lo que resulta poco explicativo. Por ejemplo, hablar de “cultura de la delincuencia”, estableciendo a la cultura como el factor principal, impide actuar directamente con todos los elementos que la originan, pues la “esfera cultural” es tan amplia que resulta inabordable (García & Devia, 2018). El estudio de (CCopa-Quispe et al, 2020) indica que, en la población juvenil, el factor que más explica la conducta delincuencial es el social. (García, 2018), por su parte, identifica en Venezuela al deterioro institucional como uno de los aspectos predominantes en el aumento de la delincuencia.

El estudio de (Mollinedo, 2019), identificó un alto grado de asociación entre el ámbito político, económico, educativo y tecnológico con la seguridad ciudadana. En (Tanner et al, 2019) se plantea que los factores que deben ser atendidos en pos de la prevención son aquellos que están en el inicio del delictivo (conductas que atañen a la juventud), y aquellos de carácter familiar, cuya influencia se ejerce en la niñez.

En concreto, durante 2019 en el Ecuador se registraron 5.653 robos de automóviles, mientras que en 2020 se registraron 4.566, en tanto que en febrero de 2021 se perpetraron 991 delitos de esta naturaleza. Las motos robadas en los mismos períodos fueron 8.020, 6.528 y 1213 respectivamente. La tendencia general mostrada venía en aumento hasta 2020, año en el cual descienden los delitos de robo en general (probablemente por las restricciones circulatorias impuestas en contexto de confinamiento). La mayoría de los robos de automotores se cometen en la noche (29.9 %), y corresponden en un 56.7 % a estruque y otro 42.2 % a asaltos.

En la ciudad de Quevedo de la provincia de Los Ríos, en particular, se estima que los robos en términos generales han aumentado en un 17.9 % en 2021 respecto del año anterior. Después del robo de personas, el robo de motocicletas aumentó en un 92.31 %, y el de automóviles, en particular, creció en 135 %, con 94 robos en lo que va del año, según las cifras de ECU 911 (Aldía, 2021).

Como se deriva de la revisión bibliográfica, es preciso identificar las particularidades de la delincuencia en su entorno específico, pues existen condicionantes que son diversas según el entorno estudiado. En este contexto de la investigación, por una parte, permite caracterizar con mayor profundidad las causas y los factores intervinientes en la comisión de delitos, de manera que pueden ser mejor conceptualizados desde la teoría del derecho penal; además, permite tomar acciones concretas y fundamentadas en el conocimiento científico por parte de las autoridades competentes, fortaleciendo con ello la seguridad ciudadana como parte de la política de Estado.

Además, con el desarrollo de este trabajo se ha generado un mejor conocimiento acerca de la realidad de la ciudad de Quevedo que no se encontraba disponible con anterioridad; así mismo, comprender qué factores predominan en la comisión de delitos a partir de la perspectiva de los habitantes de la ciudad y de parte de los funcionarios de la Policía Nacional permitirá orientar concretamente las acciones de las autoridades locales y conocer más profundamente cómo se da el robo de automotores en la localidad.

Derivado de lo anterior, es claro que el aumento o el número sostenido de delitos en la ciudad de Quevedo es una cuestión central para las instituciones que procuran brindar seguridad ciudadana a sus habitantes; sin duda existe el desafío de trabajar sobre estas circunstancias que aquejan cada vez más a la población. Así, esta investigación busca identificar cuáles son los factores que predominan en el cometimiento de robo de automotores en la ciudad de Quevedo en el año 2020.

MATERIALES Y MÉTODOS

Tipos de investigación

La presente investigación es tanto teórica como de campo, y es de carácter mixto (cualitativo y cuantitativo). Su aspecto teórico se orienta a fundamentar científicamente el objeto de estudio, mientras que la investigación de campo tiene como objetivo conocer en su propio contexto el objeto de aquello y su desarrollo concreto. Por otra parte, el componente cualitativo está referido a la investigación bibliográfica documental que se realizará para fundamentar teóricamente el objeto estudiado, mientras que su componente cuantitativo corresponde al método de estudio de campo, que utilizará información estadística para complementar el conocimiento.

Métodos teóricos: Se empleó el método deductivo para fundamentar teóricamente la investigación, de modo que se partirá por los conceptos generales para ahondar en las particularidades que implican directamente los conceptos que componen el objeto de estudio. Posteriormente, para un

estudio adecuado de la información se empleará el método analítico, lo que permitirá conocerlos en profundidad.

Métodos empíricos: Se usó el método estadístico y la encuesta para obtener datos sobre el objeto de estudio en la población determinada, y de esta manera adquirir información importante que complemente el conocimiento sobre la investigación.

Población y muestra

Población: Como instrumento de recolección de datos se aplicó la encuesta a una muestra representativa de la población y del personal policial de la ciudad de Quevedo. Esta abordó las categorías y conceptos estudiados (factores que inciden en la comisión de delito de robo de automotores), y la información recabada se analizó mediante técnicas estadísticas que permitieron complementar el conocimiento sobre el objeto de estudio. Las fuentes de información para el análisis cualitativo estuvieron compuestas de artículos académicos, estudios e investigaciones y las fuentes normativas necesarias.

Muestra: Se aplicaron encuestas a una muestra representativa de la población de Quevedo y de la Policía Nacional. Actualmente, según proyecciones del (Instituto Nacional de Estadísticas y Censo, 2013), la población de Quevedo en el año 2020 es de 213.842 habitantes, de modo que una muestra representativa de tal cantidad es de **383**.

Por otra parte, la población de funcionarios policiales en Quevedo es de 578 (Policía Nacional del Ecuador, 2021), de modo que la muestra representativa es de **231**.

Ambas muestras se calcularon con base en la fórmula de muestras representativas para el caso de poblaciones conocidas finitas:

$$n = \frac{Z^2 * p * q * N}{e^2(N - 1) * + Z^2 * p * q}$$

Donde:

N= Tamaño de la población
Z ² = Nivel de confianza (95%)
p= Proporción real estimada de éxito (0.50)
q= Proporción real estimada de fracaso (0.50)
e= Error (5%)

RESULTADOS

Caracterización de la delincuencia en Quevedo: análisis documental

En el Centro de Rehabilitación Social de la ciudad de Quevedo al 2017 se registró alrededor de 390 personas en el sector CRS y 40 personas privadas de libertad (PPL) en contravención y apremio. Sin embargo, se contabilizó un total de 963 PPL, de este grupo un 7,58% corresponde a mujeres y el 92,42% representan a los hombres. Respecto a la situación legal, se conoció que 230 PPL están procesados y 733 con sentencia (Mecanismo Nacional de Prevención de la Tortura, 2017).

Para el 2019, en el CPL mixto de Quevedo se registró 714 PPL, de este total un 3,08% pertenece a CPPL masculino y 96,92% a CRS mixto. Al 2020 se mostró un incremento de 0,42% (717 PPL), donde un 2,93% forma parte de CPPL masculino y 97,07% a CRS mixto.

En la actualidad, en la ciudad de Quevedo la delincuencia se ha ido incrementando, pues, se conoce que en el 2020 se reportaron 287 casos y hasta julio del 2021 aumentó a 24,27% (379 casos), especialmente en el robo a personas, motos, carros, unidades económicas, accesorios de vehículos, entre otros. Estos son perpetrados en restaurantes, calles, locales y al interior de los vehículos. Además, viajan a bordo de motocicletas para cometer los delitos relacionados con el robo de diferentes pertenencias (dinero, celulares, etc.) de la población transeúnte de la ciudad, incluso amenazan con armas de fuego, cuchillos, entre otros. Y se ha vuelto cada vez más violento, pues, existen casos de asesinato y no respetan la edad o género.

Factores que inciden en el robo de automotores: trabajo de campo

Para identificar los factores de incidencia en robo de automotores se realizó una encuesta aplicada a 383 habitantes y 231 funcionarios policiales de Quevedo.

Encuesta aplicada a la población

Los resultados encontrados son los siguientes:

El 51,4% de los encuestados se encuentra en una edad entre los 18 a 35 años. El 40,2% tiene entre 36 a 47 años y el 8,4% restante de 46 a 68 años. En cuanto al género, el 86,2% son hombres y el 13,8% mujeres. Respecto a las provincias, el 45, 2% pertenece a la provincia de Los Ríos y el 29,2% a Pichincha. Los demás encuestados se localizan en las demás provincias a nivel nacional.

Se identificó que el 93,7% de los encuestados afirman poseer un automotor, mientras que el 6,3% manifiesta que no es propietario de un vehículo. Como se observa en los resultados, la mayoría de los participantes de la encuesta cuenta entre sus bienes con un vehículo, el cual es utilizado para el cumplimiento de diversas actividades en su cotidianidad.

Asimismo, el 31,9% del total de las personas encuestadas afirma que si ha sido víctima de robo de un automotor. Mientras que el 68,1% no se ha enfrentado a este tipo de experiencias. Tal como se mira en los datos, un tercio de los participantes del estudio ha sufrido el robo de un vehículo, hecho que da cuenta de la inseguridad en el país frente a este tipo de situaciones.

El 70,5% afirma no haber realizado ninguna acción, por su parte, el 20,1% hizo la denuncia formal a las autoridades. El 6,8% tomó la decisión de buscar por su propia cuenta y el 2,6% dio aviso al personal de seguridad. La información muestra que las personas reaccionan de diferente manera, en general buscan el apoyo de las autoridades para tratar de localizar el auto sustraído.

Además, el 63,7% menciona que su seguro no aplica para casos de robo, en 31,6% no contrató un seguro y tan solo el 4,7% tenía asegurado su auto contra este hecho. Este puede considerarse un factor por el cual se dé el robo de automotores, ya que los propietarios no tienen la precaución o los recursos para adquirir este tipo de seguro, lo que genera mayor vulnerabilidad frente a la delincuencia.

El 59% de los encuestados afirma que no ha sufrido el robo de ningún auto. El 22,7% afirma que le robaron un automóvil, el 7,8% camioneta, el 4,4% jeep, el 3,4% otros, el 1,8% camión y los demás porcentajes se ubican en accesorios y motocicletas. Los resultados indican que, los delincuentes que sustraen automotores no tienen una preferencia específica, en realidad buscan distintas posibilidades y se deciden por aquella que les sea más factible (Tabla 1).

Tabla 1. Tipo de automotor que le robaron

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Ninguno	226	59,0%
	Camioneta	30	7,8%
	Automóvil	87	22,7%
	Camión	7	1,8%
	Accesorios	1	0,3%
	Motocicleta	2	0,5%
	Otros	13	3,4%
	Jeep	17	4,4%
	Total	383	100%

Fuente: Encuesta

En cuanto a la frecuencia de robo, se identificó que un 23% se enfocó en partes del automotor, 17% en el vehículo completo y el resto explicó que no sufrió este delito. Con esto se aprecia que los delincuentes prefieren robar las partes de los vehículos. Situación que se presentó principalmente en la vía pública (25%), seguido de los parqueaderos públicos (5%), en menor proporción en parqueaderos privados, frente a establecimientos y garaje (3%); incluyendo en carreteras (2%). El resto no sufrió de este problema (59%).

Respecto a la modalidad de robo del automotor, se conoció que un 31% mencionaron que fue por hurto, 4% atraco, 3% intimidación y 1% simulación de autoridad. Cabe mencionar que existe un 60% de las personas que señalan desconocer de este aspecto, ya sea debido a que no sufrieron de robo o no tienen idea de este tema.

Por otra parte, se evidenció que el 38% de las personas no estuvieron presentes durante el robo, un 57% menciona que no padecieron de esta situación. Sin embargo, existe un 5% que sí estuvo presente en el momento que sufrió el robo. Las personas que aseveraron estar presentes durante el robo señalaron que los autores que utilizaron un arma, representaron un 5% mientras que el resto no estuvo en dicho sitio o no sufrió de este acontecimiento.

Bajo este contexto, se conoció que un 78% de los encuestados hacen referencia que las causas para el robo de vehículos se derivan del desempleo y falta de ingresos, el 14% por necesidad de formar parte de una organización delictiva, 4% otros, 2% motivación por sensación de riesgo y 1% restante debido a que los delincuentes están acostumbrados a esta forma de vida (Tabla 2). El aumento de desempleo en el país ha ocasionado que aumente los actos delictivos.

Tabla 2. Causas de robo

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Desempleo y falta de ingresos	299	78%
	Necesidad de formar parte de una organización delictiva	54	14%
	Acostumbrado a esa forma de vida	5	1%
	Motivación por sensación de riesgo	8	2%
	Otros	17	4%
	Total	383	100%

Fuente: Encuesta

Mientras que las consecuencias derivadas del robo de vehículos se relacionan con un 69% problemas financieros, 19% problemas emocionales del propietario, 8% dificultad para movilizarle y 3% restante por pérdida de vida (Tabla 3). Esto significa que por esta situación tuvieron problemas económicos.

Tabla 3. Consecuencias de robo

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Problemas emocionales del propietario	74	19%
	Problemas financieros	266	69%
	Dificultad para movilizarle	31	8%
	Pérdida de la vida	12	3%
	Total	383	100%

Fuente: Encuesta

Finalmente, en los aspectos que hacen falta para reducir el robo se conoció que el 37% corresponde a implantación de dispositivos de bloqueo, 27% a mayor vigilancia policial, 22% a cámaras de vigilancia y el 15% restante a mayor protección del automotor (Tabla 4). Por lo que se evidencia la importancia de instalar dispositivos de bloqueo para evitar robos.

Tabla 4. Aspectos para reducir robo

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Mayor vigilancia policial	103	27%
	Implantación de dispositivos de bloqueo	140	37%
	Mayor protección del automotor	57	15%
	Cámaras de vigilancia	83	22%
	Total	383	100%

Fuente: Encuesta

Encuesta aplicada a los funcionarios policiales

Los resultados de la encuesta aplicada al personal policial (231 personas) se detallan a continuación:

El 33,8% de los funcionarios policiales que participaron de la encuesta son sargentos, el 25,1% policías, el 13,9% cabos, el 13,9% son agentes de investigación. Los demás cumplen otras funciones dentro de la Policía Nacional. El cuanto a la provincia, el 54,1% pertenece a Los Ríos, el 19% a Esmeraldas, el 5,6% a Chimborazo, el 3,9% a Pichincha, el 3% a Guayas y los demás se localizan en otras zonas del país.

En referencia a que tan frecuente es el robo de automotores, el 52,8% de los funcionarios policiales afirma que es frecuente, para 23,8% poco frecuente, el 17,3% afirma que es muy frecuente, y según el 6,1% es nada frecuente. Los resultados muestran que la percepción de los encuestados es diversa, sin embargo, prevalece el hecho que robar vehículos es un delito que se comete de forma reiterada a nivel nacional.

Respecto a la frecuencia de las denuncias del robo de automotores que se reciben mensualmente, el 42,4% afirma que son de 1 a 5, por su parte el 39% indica que en promedio son 6 a 10, y el 18,6% declara que son más de 10 (Tabla 5). Es evidente que el cometimiento de este delito se da con un alto nivel de reincidencia, por esa razón el número de casos denunciados a las autoridades es elevado.

Tabla 5. Promedio de denuncias

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	1 - 5 denuncias	98	42,4%
	6 - 10 denuncias	90	39,0%
	Más de 10 denuncias	43	18,6%
	Total	231	100%

Fuente: Encuesta

Del total de denuncias realizadas, el 94,8% declara que los robos se han dado en el sector urbano y el 5,2% en el área rural. En lo relacionado con el porcentaje de denuncias que se han resuelto, para el 63,6% ha sido de entre al 1 – 25%, el 29,9% indica que entre el 26 – 50%, el 4,3% indica que del 51 – 75% y el 2,2% restante manifiesta que del 76 – 100%. La percepción de la mayoría de los funcionarios policiales presenta bajos niveles en la resolución de los casos, las razones

pueden ser diversas, pero se percibe que no existe un verdadero seguimiento de los casos, razón por la cual los afectados no logran recuperar sus vehículos.

Según el 55,4% de los funcionarios policiales que participaron de la encuesta, el robo de automotores respecto a años anteriores ha aumentado, el 35,9% afirma que se mantiene igual y para el 8,7% se mantiene igual. La realidad es que cada vez son más frecuentes los casos de personas que son afectadas por este tipo de delitos, ya que los niveles de delincuencia lejos de disminuir se han incrementado como consecuencia de las condiciones sociales y económicas que el país atraviesa.

Por otra parte, la marca de automotor más robada se tiene que un 38,96% se relaciona con Chevrolet, el 22,51% Hyundai, 16,02% Mazda, 13,85% Toyota, 6,06% Suzuki, 2,16% Motocicletas y 0,43% restante Nissan (Tabla 6). Con esto se deduce que en la ciudad de Quevedo existe mayor cantidad de robo de vehículos de la marca Chevrolet y Hyundai.

Tabla 6. Marca de automotor más robada

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Chevrolet	90	38,96%
	Mazda	37	16,02%
	Toyota	32	13,85%
	Suzuki	14	6,06%
	Nissan	1	0,43%
	Motocicletas	5	2,16%
	Hyundai	52	22,51%
	Total	231	100%

Fuente: Encuesta

Los efectos que ocasiona el robo de automotores en la víctima se basan en un 71% en pérdidas económicas, 15% en endeudamiento, 8% en problemas emocionales del propietario, 3% en pérdida de la vida y dificultad para movilizarse (Tabla 7). Por lo tanto, las personas que presenciaron un robo no solo sufren de problemas económicos sino también de aspectos emocionales.

Tabla 7. Efectos de robo del automotor en víctimas

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Pérdidas económicas	165	71%
	Endeudamiento	35	15%
	Problemas emocionales del propietario	18	8%
	Pérdida de la vida	7	3%
	Dificultad para movilizarlo	6	3%
	Total	231	100%

Fuente: Encuesta

Por otra parte, se conoció que, de los 231 funcionarios policiales, el 37% consideró que la finalidad de los robos de automotores es la extorsión, 32% vender y obtener beneficio económico y 31% restante para cometer otros actos criminales. Esto significa que los delincuentes tienen diversos motivos para el robo vehicular, especialmente ligado a la obtención de recursos económicos de una forma inadecuada, así como pedir recompensa para la entrega del automotor que los mismos hurtaron, venderlo por partes y también utilizarlo para el cometimiento de otros actos delictivos.

En cuanto a las consecuencias que acarrea el robo de vehículos a la sociedad, se identificó que un 68% de los encuestados mencionan que se trata de la inseguridad, el 31,6% estafas y 0,4% daño a la propiedad privada (Tabla 8). Con este resultado se deduce que el aumento de la delincuencia ha ocasionado inseguridad, representando uno de los principales problemas a nivel local y nacional, pues cada vez se presentan casos de robo.

Tabla 8. Consecuencias de robo automotores a la sociedad

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Estafas	73	31,6%
	Inseguridad	157	68%
	Daño a la propiedad privada	1	0,4%
	Total	231	100%

Fuente: Encuesta

Por último, en los aspectos que hacen falta para reducir el robo se conoció que el 53% destaca la implantación de dispositivos de bloqueo, 23% mayor vigilancia policial, 20% mayor protección del automotor y 4% restante cámaras de vigilancia (Tabla 9). La mayor parte de funcionarios policiales hacen referencia que para evitar robo de automotores es muy importante que en los vehículos se instale dispositivos de bloqueo, esto en conjunto con el apoyo de los mismos para vigilancia.

Tabla 9. Aspectos para reducir robo automotores

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Mayor vigilancia policial	52	23%
	Implantación de dispositivos de bloqueo	123	53%
	Mayor protección del automotor	46	20%
	Cámaras de vigilancia	10	4%
	Total	231	100%

Fuente: Encuesta

DISCUSIÓN

La seguridad ciudadana es un tema que compete de manera exclusiva al Estado, ya que es quien asume la responsabilidad de crear las políticas y medios para garantizar la protección de todos los ciudadanos (Buzan, 2016). Sin embargo, América Latina se ha convertido en un espacio en el cual la inseguridad continúa creciendo y en consecuencia el cometimiento de actos delictivos, lo que da cuenta de las problemáticas sociales, políticas y económicas que afectan gravemente a la población (Páez et al, 2018).

Uno de los delitos que se cometen con mayor frecuencia es el robo de automotores (Bedoya, 2016). Esto incluso cuando desde la política pública y los sistemas de justicia se plantean medidas para hacer frente a este tipo de hechos (Reyes, 2016). Tanto es así que el 31,9% de los encuestados señala que ha sido víctima de robo de un automotor, de estos; el 20% afirma haber realizado una denuncia formal a las autoridades, el 6,8% procedió a buscarlo por su propia cuenta y el 2,6% dio aviso al personal de seguridad.

Un aspecto a destacar es que tan solo el 4,7% de los propietarios poseía un seguro contra robo. Es decir que la gran mayoría se encontró en un alto nivel de inseguridad y vulnerabilidad, ya que no contaba con los medios necesarios para proteger su auto, sumado a que la inseguridad cada vez se

convierte en una dimensión que se ha ido incrementando en los últimos tiempos, hechos que se corroboran con lo mencionado por (Chulca & Vaca, 2020).

En lo referente a la modalidad de robo, según el 31% de los afectados se trató de un hurto, el 4% fue atraco, el 3% de los casos fue por intimidación y el 1% por simulación de autoridad. Según los datos recabados, el 5% de las víctimas estuvieron presentes cuando sucedió el hecho y, a fin de cumplir con la acción delictiva, los autores del robo utilizaron armas. En esta misma línea, según la investigación realizada por (Andrade, 2019), señala que el 72% de los robos se da bajo las modalidades de estrucho y asalto.

Las causas por las cuales se da el robo de vehículos, el 78% de los encuestados indica que se debe a situaciones como el desempleo y la falta de ingresos económicos. Esta información contrasta con lo expuesto por (Páez et al, 2018) quienes afirman que el aumento de los niveles delincuenciales se encuentra directamente asociado a la grave situación social y económica que enfrenta la gran parte de la población, lo que en cierta medida les obliga a cometer delitos para poder sobrevivir.

De igual forma, en la encuesta aplicada para conocer los criterios de los funcionarios policiales se identificó que la mayoría tiene cargo de Sargento y pertenecen a la provincia de Los Ríos. En la ciudad de Quevedo se conoció que existe más del 50% de robo frecuente de automotor; en promedio se presentan entre 1 – 5 denuncias mensuales de robo de automotores, especialmente un 94,8% se registra en el sector urbano. Lo mismo se evidencia a nivel nacional, donde se destaca que el robo de automotores se ha vuelto frecuente, pues, en el 2020 fue de 1.874 y al 2021 llegó a 3.022 vehículos, especialmente en el sector norte (Primicias, 2021).

Del total de denuncias de robo efectuadas, se identificó que se han resuelto entre 1-25% de las mismas. El robo de automotores aumentó (55,4%) respecto a los años anteriores. La marca de automotor más robada es Chevrolet (38,96%) y Hyundai (22,51%). Similar situación se presenta en la ciudad de Guayaquil, donde los tipos de vehículos marca Chevrolet son de modelos Sail, Aveo Family y Activo. El efecto del robo de automotores en la víctima consiste en pérdidas económicas (71%), endeudamiento (15%) y problemas emocionales (8%). Esto, en concordancia con lo expuesto por (Ortega, 2016), pues, menciona apropiadamente que el robo de automotores ha provocado considerables pérdidas de unos 24 millones de dólares.

La finalidad de la ejecución de los robos de automotores es por extorsión (37%) para vender y obtener beneficio (32%). Las consecuencias de robo de automotores son la inseguridad (68%) y la estafa (31,6%). Según información emitida por la Policía Judicial se identificó que existen bandas delictivas que roban los automotores para luego extorsionar a las víctimas, estas fueron denunciadas por primera vez en el 2020, lo que significa una nueva modalidad de robo. Los aspectos que los funcionarios policiales consideran que hacen falta para reducir el robo de automotores es la implantación de dispositivos de bloqueo (53%) y mayor vigilancia policial (23%). Por lo que se recomienda colocar GPS.

CONCLUSIONES

La información obtenida durante el desarrollo de la investigación muestra que la ciudad de Quevedo ha evidenciado un aumento considerable en lo referente a sus índices delincuenciales.

Durante el año 2020 existieron 278 reportes de actos delictivos relacionados con el robo, mientras que en lo que va del año 2021 existen 379 casos, principalmente vinculado con el robo a personas, motos, carros, unidades económicas, accesorios de vehículos, entre otros. Acciones que se cometen principalmente en diferentes lugares y establecimientos del sector urbano.

En lo referente al robo de vehículos, el 31,9% de las personas que participaron de la encuesta manifestaron haber sido víctimas de robo de un automotor. Entre los principales factores asociados que identifican se encuentran: desempleo, falta de ingresos, necesidad de formar parte de una organización delictiva y delincuentes acostumbrados a esta forma de vida. En general, se observa que el robo de automotores se encuentra estrechamente relacionado con la precaria situación socioeconómica que atraviesa gran parte de la población en el país.

Desde el punto de vista de los funcionarios policiales, las razones por las cuales se producen los robos de automotores se deben a hechos como la extorsión, venta y obtención de beneficios económicos y para cometer otro tipo de actos delictivos.

Es decir, desde su percepción existen múltiples razones que explican por qué se trata de un delito tan frecuente a nivel nacional. Sin embargo, una constante es la situación social y económica en la que gran parte de la población se encuentra en la actualidad.

Las consecuencias asociadas a esta problemática en la ciudad de Quevedo son: aumento de la inseguridad, estafas y daño a la propiedad privada. El hecho de que los niveles del robo de vehículos se incrementen, si bien da cuenta de una grave realidad en cuanto a las condiciones de vida que enfrentan las personas, también es un reflejo del funcionamiento de los organismos, sistemas e instituciones encargadas de velar por la seguridad ciudadana, lo que denota que posiblemente no están cumpliendo a cabalidad con las funciones asignadas.

Por lo que la prevención de este delito es una acción indispensable para alcanzar mejores índices de seguridad ciudadana.

En cuanto a las limitaciones del estudio, se pudo detectar que conocer la realidad de la ciudad de Quevedo en lo referente a la problemática del robo de automotores requiere la elaboración de un estudio más extenso. Por lo tanto, se debe contar con un universo de participantes mayor para lograr una mejor contextualización y comprensión real de todos los factores asociados a esta grave problemática.

En este sentido, también es importante que los estudios a futuro centren su atención en analizar los factores y dimensiones relacionados con el robo de automotores, así como las consecuencias tanto

para los responsables como para las víctimas. Es fundamental conocer con mayor certeza cada uno de los elementos asociados a este hecho delictivo a fin de plantear acciones que garanticen la seguridad de todos los ciudadanos.

En lo que se refiere a las consecuencias que acarrea el robo de vehículos a la sociedad, se identificó que un 68% de los encuestados mencionan que se trata de la inseguridad, el 31,6% estafas y 0,4% daño a la propiedad privada (Tabla 8). Con este resultado se deduce que el aumento de la delincuencia ha ocasionado inseguridad, representando uno de los principales problemas a nivel local y nacional, pues, cada vez se presentan más casos de robo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- Aldía. (2021). En Quevedo, los robos subieron un 18 % este 2021, según estadísticas. Obtenido de Aldía.com.ec: <https://www.aldia.com.ec/en-quevedo-los-robos-subieron-un-18-este-2021-segun-estadisticas/>
- Andrade, J. (2019). Análisis espacial de la distribución del delito de robo en el Distrito Metropolitano de Quito-Ecuador en el año 2017 (Bachelor's thesis, Quito: UCE). <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/18410/1/T-UCE-0005-CEC-182.pdf>
- Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Registro Oficial N. 449. https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2014). Código Orgánico Integral Penal. Registro Oficial, N.º 180. https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP_act_feb-2021.pdf
- Bedoya, C. (2016). Distribución espacial del delito de robo de automotores. Caso de estudio los barrios Jipijapa, San Isidro del Inca y la Mariscal de la administración zonal norte del Distrito Metropolitano de Quito en el periodo 2007-2015 (Bachelor's thesis, PUCE). <http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/11375/Distribuci%c3%b3n%20robo%20de%20Automotores.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Buzan, B. (1996). The third world security predicament: State-making, regional conflict, and the international system, by Mohammed Ayoob. International Affairs 72(2), 369-370, <https://academic.oup.com/ia/article-abstract/72/2/369/2470868?redirectedFrom=fulltext>
- Ccopa-Quispe, F., Fuster-Guillén, D., Rivera-Paipay, K., Pejerrey-Rivas, Y., & Yupanqui-Bustamante, M. T. (2020). Factores de la delincuencia juvenil en el Perú desde el enfoque preventivo. Revista eleuthera, 22(2), 149-169. <http://www.scielo.org.co/pdf/eleut/v22n2/2011-4532-eleut-22-02-149.pdf>

- Chulca, A., & Vaca, B. (2020). Análisis espacial de la distribución del delito bajo la modalidad de robo de vehículos en el Distrito Metropolitano de Quito durante el periodo 2014-2018 (Bachelor's thesis, Quito: UCE). <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/21496/1/T-UCE-0005-CEC-335.pdf>
- García, J. (2018). Deterioro institucional en Venezuela como factor asociado a la emergencia de la delincuencia. *Revista Iberoamericana de Estudios de Desarrollo= Iberoamerican Journal of Development Studies*, 7(2), 32-51. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6647302.pdf>
- García, J., & Devia, C. (2018). Cultura y violencia en Latinoamérica: ¿qué hacer desde la seguridad ciudadana? *Revista Logos, Ciencia & Tecnología*, 10(1), 158-171. <https://www.redalyc.org/journal/5177/517754458012/517754458012.pdf>
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censo. (2013). INEC presenta sus proyecciones poblacionales cantonales. (Obtenido de Instituto Nacional de Estadísticas y Censo): <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/inec-presenta-sus-proyecciones-poblacionales-cantonales/>
- Llanos, F., & Brown, A. (2021). La relación entre la inseguridad, la apertura comercial, la desigualdad y la pobreza en México/Relationship between insecurity, trade openness, inequality, and poverty in Mexico. *economíaunam*, 18(53), 188-211. https://www.researchgate.net/profile/Luis-Felipe-Llanos-Reynoso/publication/358969255_La_relacion_entre_la_inseguridad_la_apertura_comercial_la_desigualdad_y_la_pobreza_en_Mexico/links/621fc624e474e407ea1c3fda/La-relacion-entre-la-inseguridad-la-apertura-comercial-la-desigualdad-y-la-pobreza-en-Mexico.pdf
- Mecanismo Nacional de Prevención de la Tortura. (2017). Informe de visita al Centro de Rehabilitación Social de Quevedo. Quito: MNPT. <https://www.dpe.gob.ec/wp-content/dpemnpt/2017/informe-CRS-quevedo-2017.pdf>
- Mollinedo, R. (2019). Factores asociados con la seguridad ciudadana en la ciudad de puerto Maldonado. *Ceprosimad*, 7(2), 41-48. <https://journal.ceprosimad.com/index.php/ceprosimad/article/view/88/97>
- Muggah, R. (2017). How to fix Latin America's homicide problem. (sitio web The Conversation). <https://theconversation.com/how-to-fix-latin-americas-homicide-problem-79731>.
- Organización Internacional de Policía Criminal – INTERPOL. (2021). Delincuencia relacionada con los vehículos. (Obtenido de Interpol.int): <https://www.interpol.int/es/Delitos/Delincuencia-relacionada-con-los-vehiculos>

- Ortega, J. (2016). El robo de los vehículos provoca millonarias pérdidas económicas. (Obtenido de El Comercio). <https://www.elcomercio.com/actualidad/robo-vehiculos-perdidas-economia-denuncias.html>
- Páez, C., Peón, I., & Ramírez, Y. (2018). Contexto de la seguridad ciudadana en América Latina y el Caribe: revisión de literatura (2007-2017). Revista Científica General José María Córdova, 16(24), 83-106. <http://www.scielo.org.co/pdf/recig/v16n24/1900-6586-recig-16-24-83.pdf>
- Policía Nacional del Ecuador. (2021). Directorio de la institución. (Obtenido de Policía.gob.ec): https://www.policia.gob.ec/wp-content/plugins/download_monitor/download.php?id=7609&force=0
- Primicias. (2021). El robo de automotores, el delito más frecuente en Ecuador. Obtenido de Primicias.ec: <https://www.primicias.ec/noticias/en-exclusiva/robo-delitos-frecuentes-ecuador/>
- Quintero, S. (2020). Seguridad ciudadana y participación de las comunidades en América Latina. Revista Científica General José María Córdova, 18(29), 5-24. <http://www.scielo.org.co/pdf/recig/v18n29/2500-7645-recig-18-29-5.pdf>
- Reyes, J. (2016). Propuesta de creación de un Plan Integral para la Disminución de Robo de Vehículos (Bachelor's thesis, Quito: USFQ, 2016). <https://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/6053/1/129539.pdf>
- Tanner, E., Wilson, S., & Lipsey, M. (2019). Factores de riesgo y crimen. En A. Föhrig, & D. (. Gorgal, Seguridad ciudadana. Lecturas fundamentales (págs. 29-58). CAF. Banco de Desarrollo de América Latina. <https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1433/Seguridad%20ciudadana-lecciones%20fundamentales.pdf?sequence=1&isAllowed=y#page=31>