

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE GEOGRAFÍA

DISERTACIÓN PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE INGENIERA
GEÓGRAFA EN GESTIÓN AMBIENTAL

“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”

Carol Bedoya Enríquez

DIRECTOR: Msc. Santiago Jaramillo

Quito, 2016

DEDICATORIA

A mi padre, que con su esfuerzo hizo posible mi educación en la PUCE con el afán de otorgarme la mejor educación y de esta manera en un futuro, ahora más cercano, significar un pilar más en la construcción de una mejor sociedad.

A mi madre quien, con amor y la mejor disposición, cambió una vida de profesionalismo por estar presente en cada etapa de la vida de sus hijos, siempre promoviendo las buenas acciones y haciendo énfasis en la importancia de la educación.

A mi hermano, a quien no le causa molestia cambiar su rol en la familia al momento en el que es necesario un consejo o una lección.

AGRADECIMIENTOS

A mi familia, que con reglas y libertades forjaron mi camino para convertirme en la persona que soy actualmente, brindándome un gran apoyo y una motivación constante para alcanzar mis anhelos, incluyendo este.

A mi tutor Magister Santiago Jaramillo, por su esfuerzo y dedicación en esta investigación, impulsándome a dar el último paso para la culminación de mi carrera.

A la colaboración de las lectoras, Magister Monserrath Mejía y Doctora Olivia Cortez, quienes con la mejor disposición estuvieron siempre prestas a brindar atención a mis dudas frutos de esta investigación.

A cada uno de los maestros de la PUCE con quienes compartí a lo largo de este periodo de pregrado, impartiendo su sabiduría y ocasiones varios consejos que han contribuido con mi formación académica y personal.

Y a Usted, por interesarse en leer mi estudio fruto de una necesidad colectiva.

ÍNDICE

CAPÍTULO I

RESUMEN	8
INTRODUCCIÓN	9
1.1. Justificación	9
1.2. Planteamiento del problema	11
1.3. Objetivos	11
1.3.1. Objetivo general	11
1.3.2. Objetivos específicos.....	12
1.4. Marco teórico y conceptual	12
1.4.1. Antecedentes	12
1.4.2. Marco teórico	14
1.4.2.1. Escuela Francesa.....	14
1.4.2.1.1. Escuela Cartográfica de Criminología de Francia	15
1.4.2.2. Escuela Cartográfica de Criminología del Reino Unido.....	15
1.4.2.3. Escuela Ecológica de Chicago	15
1.4.2.4. Teoría del desarrollo de espacios desiguales	18
1.5. Marco metodológico.....	21
1.5.1. Metodología	21
1.5.1.1. Información disponible de la zona de estudio	21
1.5.1.2. Recopilación de información secundaria	22
1.5.1.3. Trabajo de campo.....	22
1.5.1.4. Definición de la unidad mínima cartografiable	23
1.5.1.5. Análisis espacial	23
1.5.1.6. Interpretación	23
1.5.2. Tipo de investigación	24
1.5.3. Técnicas.....	24
1.5.4. Población.....	25
1.5.5. Muestra.....	25

CAPÍTULO II

INCIDENCIA Y CONDICIONES DEL ROBO TOTAL DE AUTOMOTORES 2007-2015. ESTUDIO DE CASO: BARRIOS JIPIJAPA, LA MARISCAL Y SAN ISIDRO

DEL INCA DE LA ADMINISTRACIÓN NORTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

2.1. Descripciones generales	27
2.1.1. Jipijapa	27
2.1.2. La Mariscal.....	29
2.1.3. San Isidro del Inca.....	30
2.2. Análisis de la información digital	31
2.3. Análisis espacial	35
2.3.1. Jipijapa	36
2.3.2. La Mariscal.....	37
2.3.3. San Isidro del Inca.....	41
2.4. Análisis de la información de campo	43
2.4.1. Jipijapa	43
2.4.2. La Mariscal.....	45
2.4.3. San Isidro del Inca.....	46

CAPÍTULO III

ANÁLISIS DE LOS NIVELES DE VICTIMIZACIÓN Y PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD. ESTUDIO DE CASO: BARRIOS JIPIJAPA, LA MARISCAL Y SAN ISIDRO DEL INCA DE LA ADMINISTRACIÓN NORTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

3.1. Percepción de seguridad	49
3.2. Victimización	58

CAPÍTULO IV

MEDIDAS DE PREVENCIÓN Y MITIGACIÓN PARA A REDUCIR LAS INCIDENCIAS DEL ROBO TOTAL DE AUTOMOTORES EN LOS BARRIOS JIPIJAPA, LA MARISCAL Y SAN ISIDRO DEL INCA DE LA ADMINISTRACIÓN NORTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

4.1. Vigilancia ECU 911	61
4.2. Sistema metropolitano de estacionamiento tarifado Zona Azul.....	68
4.3. La policía junto a la comunidad	71
4.4. Evitar la formación de grupos delictivos.....	73
4.4.1. Familia.....	73
4.4.2. Educación	74
4.4.2.1. Discriminación.....	75

4.4.3. Reinserción a la sociedad	75
CONCLUSIONES	76
RECOMENDACIONES	78
BIBLIOGRAFÍA	79
Textos	79
Sitios web	80
ÍNDICE DE MAPAS	
Mapa 1. Localización de los barrios Jipijapa, La Mariscal y San Isidro del Inca.....	34
Mapa 2. Distribución espacial del robo de automotores, Jipijapa 2007-2015	38
Mapa 3. Distribución espacial del robo de automotores, La Mariscal 2007-2015.....	40
Mapa 4. Distribución espacial del robo de automotores, San Isidro del Inca 2007-2015.	42
Mapa 5. Distribución espacial del robo de automotores, Jipijapa 2007.....	85
Mapa 6. Distribución espacial del robo de automotores, Jipijapa 2008.....	86
Mapa 7. Distribución espacial del robo de automotores, Jipijapa 2009.....	87
Mapa 8. Distribución espacial del robo de automotores, Jipijapa 2010.....	88
Mapa 9. Distribución espacial del robo de automotores, Jipijapa 2011.....	89
Mapa10. Distribución espacial del robo de automotores, Jipijapa 2012.....	90
Mapa 11. Distribución espacial del robo de automotores, Jipijapa 2013.....	91
Mapa 12. Distribución espacial del robo de automotores, Jipijapa 2014.....	92
Mapa 13. Distribución espacial del robo de automotores, Jipijapa 2015.....	93
Mapa 14. Distribución espacial del robo de automotores, La Mariscal 2007.....	94
Mapa 15. Distribución espacial del robo de automotores, La Mariscal 2008.....	95
Mapa 16. Distribución espacial del robo de automotores, La Mariscal 2009.....	96
Mapa 17. Distribución espacial del robo de automotores, La Mariscal 2010.....	97
Mapa 18. Distribución espacial del robo de automotores, La Mariscal 2011	98
Mapa 19. Distribución espacial del robo de automotores, La Mariscal 2012.....	99
Mapa 20. Distribución espacial del robo de automotores, La Mariscal 2013.....	100
Mapa 21. Distribución espacial del robo de automotores, La Mariscal 2014.....	101
Mapa 22. Distribución espacial del robo de automotores, La Mariscal 2015.....	102
Mapa 23. Distribución espacial del robo de automotores, San Isidro del Inca 2007	103
Mapa 24. Distribución espacial del robo de automotores, San Isidro del Inca 2008	104
Mapa 25 Distribución espacial del robo de automotores, San Isidro del Inca 2009.....	105
Mapa 26. Distribución espacial del robo de automotores, San Isidro del Inca 2010.....	106

Mapa 27. Distribución espacial del robo de automotores, San Isidro del Inca 2011	107
Mapa 28. Distribución espacial del robo de automotores, San Isidro del Inca 2012.....	108
Mapa 29. Distribución espacial del robo de automotores, San Isidro del Inca 2013.....	109
Mapa 35. Propuesta del Sistema Integrado de Seguridad ECU-911, Jipijapa	64
Mapa 36. Propuesta del Sistema Integrado de Seguridad ECU-911, La Mariscal.....	66
Mapa 37. Propuesta del Sistema Integrado de Seguridad ECU-911, San Isidro del Inca.	67
Mapa 30. Distribución espacial del robo de automotores, San Isidro del Inca 2014.....	110
Mapa 31. Distribución espacial del robo de automotores, San Isidro del Inca 2015.....	111
Mapa 32. Sistema Integrado de Seguridad ECU-911, Jipijapa.....	112
Mapa 33. Sistema Integrado de Seguridad ECU-911, La Mariscal	113
Mapa 34. Sistema Integrado de Seguridad ECU-911, San Isidro del Inca	114
Mapa 38. Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado Zona Azul, La Mariscal.....	115
Mapa 39. Propuesta del Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado Zona Azul, Jipijapa.....	70

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1. Robo de automotores en los tres barrios más delictivos de la Administración Zonal Norte.....	32
Cuadro 2. Condiciones del robo de automotores en los tres barrios más delictivos de la Administración Zonal Norte.....	35
Cuadro 3. Delincuencia y seguridad como temas de discusión	50
Cuadro 4. Niveles de seguridad en los barrios	51
Cuadro 5. Importancia de la temática delictiva.....	52

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Momento del día de la ocurrencia del delito.....	58
Tabla 2. Lugar ocurrencia del delito	60

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Robo de automotores en los tres barrios más delictivos de la Administración Zonal Norte.....	33
Gráfico 2. Discusión sobre delitos y tipo de delitos.....	50
Gráfico 3. Seguridad nocturna de los barrios.....	53
Gráfico 4. Nivel de seguridad dentro del automotor.....	54
Gráfico 5. Existencia de confianza respecto a la actividad policial	56
Gráfico 6. Aspectos que generan desconfianza respecto a la eficiencia policial	56

ANEXOS

I. Mapas	84
II. Fotos	116
Jipijapa	116
La Mariscal.....	120
San Isidro del Inca.....	123
III. Encuestas	130

CAPÍTULO I

RESUMEN

La presente disertación se sustenta en base a las teorías y conceptos de la Geografía del Crimen y Violencia Urbana. Por lo tanto, en el capítulo inicial se detallan algunas aproximaciones de las mismas y conjuntamente con la información proporcionada por entidades públicas como el Observatorio Municipal de Seguridad Ciudadana (OMSC) y la Fiscalía General del Estado (FGE), se define como factor de análisis al delito de robo de automotores. Además, se señala la importancia de la elaboración de esta investigación con el fin de determinar la distribución espacial del robo de automotores en los barrios Jipijapa, San Isidro del Inca y La Mariscal de la Administración Zonal Norte del Distrito Metropolitano de Quito en el período 2007-2015.

En el segundo capítulo se detalla el análisis espacial de la distribución del robo de automotores a partir del año 2007, además de las condiciones bajo las cuales se produjeron los delitos. De esta manera se logró definir la distribución actual del crimen en cada barrio. Adicionalmente, el trabajo de campo permitió determinar los aspectos que impulsaron esas variaciones para plantear alternativas de mitigación.

Complementariamente, en un tercer capítulo se definió la percepción ciudadana respecto a la delincuencia y seguridad, aplicando 118 encuestas a los moradores de los tres barrios. Esta técnica de investigación permitió determinar, entre otros aspectos, la incidencia del robo de automotores, la confianza que genera en la población la actividad policial dentro de su comunidad, la victimización y la importancia que representa los temas delictuales en el día a día de las familias.

Con la información cualitativa y cuantitativa obtenida en los capítulos previos, se estructuró un cuarto capítulo con una serie de sugerencias de medidas preventivas y correctivas con el objetivo de reducir las incidencias de la criminalidad en cada barrio. En este sentido, y desde una perspectiva geográfica, se plantearon sugerencias que van más allá de las reformas en la acción policial, considerando factores clave como la educación y la familia.

Las tres unidades territoriales que fueron sujetas al análisis son los barrios: San Isidro del Inca, Jipijapa y La Mariscal que en conjunto representan el mayor índice de delincuencia respecto al robo de automotores en la Administración Zonal Norte del Distrito Metropolitano de Quito (Diario La Hora, 2012, p. 32). Además, en virtud de su

basta distribución sobre la ciudad, se consiguió analizar los distintos patrones delictivos que se llevan a cabo en cada barrio.

Mediante la utilización de Sistemas de Información Geográfica (SIG), en especial la herramienta de Densidad de Kernel, se logró reflejar de una mejor manera la distribución del crimen. Los resultados obtenidos a través de este análisis fueron de gran utilidad en cada fase de esta investigación, habiendo sido fundamental contar con material (mapas) que permita una clara visualización de la problemática.

INTRODUCCIÓN

1.1. Justificación

El análisis de la delincuencia es un aspecto de importancia en el estudio de seguridad ciudadana para garantizar la integridad de las personas y definir el grado de amenaza al que está sujeta la sociedad. Siendo necesario, para lograr dichos objetivos, identificar patrones como incidencia y condiciones bajo las cuales fue llevado a cabo el crimen en conjunto con los niveles de victimización y percepción de la ciudadanía con respecto a la seguridad. Este estudio significa un gran aporte al momento de definir medidas de prevención y mitigación ya que la información obtenida va más allá de las fuentes oficiales.

Este conjunto de elementos, además de generar una serie de consecuencias sociales también producen un impacto a nivel territorial, ya que provoca una revalorización del espacio al segregar zonas relacionadas con el tráfico de drogas, mafias y crimen organizado en general. En orientaciones marxistas, “la violencia es una manifestación más de la lucha de clases” (Hernando, 2006, p.519), que repercute en el territorio al generar una delimitación inferida a zonas con altos índices de criminalidad, sustentando la idea de que “la delincuencia en un determinado grupo social está en función a la posición socioeconómica básica” (Hernando, 2006, p. 515). Es de conocimiento general que los focos delictivos varían a través del tiempo, por lo que un análisis espacial periódico del crimen es trascendental para plantear alternativas de control y seguridad en una determinada zona a partir de causalidades y tendencias.

Con la evolución de esta amenaza, la población ha tomado medidas para reducir la probabilidad de afectaciones. Por ejemplo, la adquisición de un medio de transporte privado que de cierta manera proporciona una sensación de seguridad. Sin embargo, en gran parte no ha resultado del todo funcional ya que las estadísticas presentadas por el

OMCS¹ del DMQ en el 17vo Informe de Seguridad Ciudadana (2012, p. 59), demuestran que existen un sinnúmero de hechos delictivos relacionados con el delito de robo de automotores. Dependiendo de la modalidad, las afectaciones sobrepasan el aspecto económico, llegando a generar daños físicos y psicológicos.

En este sentido y siendo la delincuencia una problemática que afecta a propios y extranjeros, es necesario complementar el estudio de la distribución actual del robo de automotores con medidas de prevención y mitigación. El análisis de las características del entorno y la definición de aspectos subjetivos como la percepción de la seguridad permitirán a posteriori generar alternativas, a nivel social y de logística policial y de control, para reducir los índices de criminalidad en los tres barrios. Reinserción

Un efecto alterno en la aplicación de las medidas de prevención y mitigación es la generación de una sensación de seguridad entre los habitantes de los tres barrios; la misma que de acuerdo con el Ministerio de Gobierno, Policía y Cultos en el año 2009, se va perdiendo por distintos factores como medios de comunicación, experiencias o tradición que distorsionan la dimensión y la realidad del delito.

La geografía juega un papel importante en el análisis de la criminalidad, ya que con el uso de Sistemas de Información Geográfica (SIG) en conjunto con el enfoque teórico, el proceso va más allá de la localización de los delitos. Conforme al 17vo Informe de Seguridad Ciudadana (2012, p. 8) publicado por la OMSC, el valor agregado del aspecto geográfico radica en el análisis espacial del fenómeno con el objetivo de desarrollar estrategias de prevención y reducción de índices delictivos. De esta manera, a través del uso de técnicas geográficas, la información obtenida podrá ser reflejada de una manera clara, permitiendo una interpretación más acertada de las situaciones delictivas de cada barrio. Así, el contar con un material que signifique un apoyo a la investigación en cuanto a la visualización de la problemática repercutirá en una mejor toma de decisiones con respecto al planteamiento de medidas correctivas.

¹Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (OMSC), según su página web oficial, es un servicio ofertado por el Municipio de Quito a fin de brindar información integral, oportuna y confiable sobre criminalidad, violencia e inseguridad ciudadana, misma que permitirá a los tomadores de decisión, opinión pública, comunidad académica y colectividad en general lograr una mejor comprensión, seguimiento y evaluación de este fenómeno social

1.2. Planteamiento del problema

El robo de automotores es un fenómeno muy común en los países industrializados, representando un negocio de aproximadamente 19 mil millones de dólares anuales, según estadísticas del 2011 presentadas por la Interpol. La misma fuente señala un promedio de más de 7 millones de incidentes por año, representando más de un millón desde el inicio del 2015.

En el Ecuador, el Ministerio del Interior asegura que la criminalidad relacionada con el robo de automotores ha disminuido en un 8% del 2013 al 2014. Sin embargo, de acuerdo a los datos presentados por la Policía Nacional en el año 2014, se registraron aproximadamente 1753 robos de automotores en la capital, un 6% más que el año pasado, llegando a la suma de 4,8 automotores diarios (Rueda, 2015, p.17). El 32% de ellos mediante actos violentos y cerca del 80% suceden cuando son estacionados en las vías públicas. (OMSC, 2012).

Según el 17vo Informe de Seguridad Ciudadana (2012, p. 63) publicado por la OMSC, el parque automotor en la capital se incrementa en un 6,5% anual, siendo este crecimiento mayor a la tasa de robo de automotores al año. Con análisis e investigaciones previas sobre la ocurrencia de robos de automotores en cada Administración Zonal, se ha definido que tienen lugar en La Delicia un 20%, en Eloy Alfaro un 16% y en la Norte un 31% durante el 2010, esta última con aproximadamente 223 denuncias. La incidencia incrementó en el año 2011, cuando el número ascendió a 230. Sin embargo, para el año 2012 los registros de la Fiscalía General del Estado, para esta administración zonal, disminuyeron en un 26%, presentándose 170 denuncias relacionadas con el robo de automotores.

En base a la problemática citada, es importante definir ¿Cuál es la distribución espacial del delito de robo de automotores en los barrios Jipijapa, San Isidro del Inca y La Mariscal de la Administración Zonal Norte del Distrito Metropolitano de Quito?

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo general

Determinar la distribución espacial del robo de automotores en los barrios Jipijapa, San Isidro del Inca y La Mariscal de la Administración Zonal Norte del Distrito Metropolitano de Quito en el período 2007-2015.

1.3.2. Objetivos específicos

- Identificar la incidencia y las condiciones del robo total de automotores del año 2007 al 2015 en los barrios Jipijapa, San Isidro del Inca y La Mariscal de la Administración Norte del Distrito Metropolitano de Quito.
- Analizar los niveles de victimización y percepción de seguridad de la población en los barrios Jipijapa, San Isidro del Inca y La Mariscal de la Administración Norte del Distrito Metropolitano de Quito.
- Sugerir medidas de prevención y mitigación para reducir las incidencias del robo total de automotores en los barrios Jipijapa, San Isidro del Inca y La Mariscal de la Administración Norte del Distrito Metropolitano de Quito.

1.4. Marco teórico y conceptual

1.4.1. Antecedentes

La distribución espacial de los actos delictivos en el Distrito Metropolitano de Quito ha experimentado una serie de cambios a través del tiempo, debido a la aplicación de medidas correctivas y de prevención o simplemente por el incremento en los niveles de delincuencia.

Con respecto a las denuncias realizadas sobre delitos a personas, se identifica una concentración en la Administración Norte en el período 2006-2008, justificada de alguna manera por la existencia de varios servicios como: bares, discotecas, restaurantes y comercio en general que forman parte de la actividad nocturna en el Distrito. Respecto a homicidios, en el mismo periodo de tiempo, no se logra determinar una concentración puntual, ya que en el año 2006 era la Administración Centro la que lideraba estas estadísticas y en los dos años posteriores se destaca la Administración Quitumbe.

Las cifras de denuncias por el delito de robo de automotores en la Administración La Delicia incrementaron en casi un 80% del 2007 al 2008, ya que en el 2007 se presentaron 244 eventos mientras que un año después el número ascendió a 432. Mientras que en la Administración Calderón en el mismo periodo de tiempo el número de denuncias incrementó de 71 a 116.

En el 2009 se registraron 2706 denuncias de automotores sustraídos que representa una tasa de 7,30 por cada 1000 automotores mientras que para el 2010 se registraron 2748 denuncias, 42 más que el 2009 (6,90 por cada mil automotores), lo cual es causado principalmente por el incremento del parque automotor en la ciudad de Quito que crece a

una tasa de 6,5% anual en promedio según el Plan Maestro para la Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito (OMSC, 2010). Cabe recalcar que en el año 2009 en la Administración Norte existían 160 alarmas comunitarias y para el 2010 ya eran 240 y si bien el número de denuncias por robo a automotores incrementó del 2009 al 2010 en el DMQ, en la Administración Norte se puede notar una disminución de 1259 a 935 incidentes.

Mientras que en el 2009 el número de denuncias de robos de automotores llevados a cabo en ausencia del propietario, por lo general forzando las cerraduras, estaban un 13% por encima de los del 2010, en este año existe una mayor ocurrencia de robos mientras el propietario se encuentra presente y aunque la mayoría de sustracciones se dan en la vía pública, existe una importante cifra de robos en hogares la cual ha incrementado con respecto al 2009. Los delitos son llevados a cabo en su mayoría a partir de las 7pm según el Informe 15 de Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana en el año 2010.

En el año 2011 en el Distrito Metropolitano de Quito se registraron 2401 denuncias por robo a automotores, en el año 2012 la cifra incremento notoriamente con un total de 2885 denuncias, especialmente con la Zona Norte que presentó 971 mientras que en el año pasado 814. Por otro lado en la Administración Calderón se presentó una disminución significativa en el número de eventos pasando de 93 en el 2011 a 70 en el 2012. Además, las Administraciones Los Chillos y Tumbaco siempre han tenido los registros más bajos en el DMQ sin oscilaciones marcadas.

Existe una significativa reducción en el número de denuncias relacionadas con los delitos contra la propiedad privada que en el 2012 ascendieron a 11156 mientras que para el 2013 se redujeron a 4418 en la Administración Norte más aun representando casi el 50% de las registradas en todo el DMQ en el mismo año (8095 denuncias).

Para el año 2013 se observa que todas las Administraciones Zonales presentan una disminución en el número de denuncias de robo de automotores, de las cuales el 52% pertenecen al robo de automotores, sin embargo la Administración Norte sigue encabezando las estadísticas por este tipo de delitos con 695 eventos registrados.

Los robos siempre se dan en su mayoría en la noche los días miércoles, jueves y viernes, siendo los lunes los días con menos registros de delitos contra automotores.

1.4.2. Marco teórico

El rol de la geografía de la violencia a través del tiempo ha estado relacionado con la elaboración de inventarios de la localización de actos delictivos, para poder plasmarlos en cartografía. Posteriormente, se le asigna un valor agregado al realizar análisis espaciales, dando lugar a la Escuela Cartográfica de Criminología de Francia y la Escuela Ecológica de Chicago.

1.4.2.1. Escuela Francesa

La Escuela Francesa de Geografía representa la base teórica y metodológica para el desarrollo de la geografía de la violencia urbana. Después de la Revolución Francesa de 1789, la Geografía se convirtió en un campo científico de construcción de la república y del territorio nacional francés.

Dentro del desarrollo de la Geografía Francesa a finales del siglo XIX, surgió Pablo Vidal de Lablache, quien propuso una nueva concepción de la geografía a nivel mundial en la relación ser humano-naturaleza, que es conocida como el Posibilismo geográfico, el cual sostiene la posibilidad del ser humano de modificar el medio geográfico adaptándolo a sus necesidades y grado de civilización. Asumió la región como objeto de estudio de la Geografía.

Para él, la región era el área donde tienen lugar las relaciones entre fenómenos físicos y humanos las cuales se prolongan a lo largo de la historia. Esta interacción entre elementos físicos y antrópicos es lo que dará lugar a un paisaje concreto, plantea que el medio geográfico no condiciona, ni limita el desarrollo de los pueblos, ya que el ser humano con su inteligencia logra imponerse al medio geográfico logrando su desarrollo.

Su postulado básico es el que el medio natural ofrece unas posibilidades de desarrollo, que las sociedades aprovechan o no, en función de su nivel técnico y grado de organización social.

Toda región natural tiene un determinado paisaje, por eso debemos deducir cuales son las unidades de paisaje. La región se encuentra organizada de manera natural, el ser humano no altera los factores de esa organización natural, sino que forma parte del paisaje, siempre que no rompa el equilibrio con el medio. Toda región natural se traduce en un paisaje, el cual indica la presencia de una unidad natural.

1.4.2.1.1. Escuela Cartográfica de Criminología de Francia

Entre 1825 y 1880, con el objetivo de determinar modelos regionales y urbanos de crimen y violencia urbana se desarrollan estudios a través el análisis de las variaciones de los comportamientos violentos en el espacio y tiempo. En el aspecto “espacio” se relacionan los índices de crimen con indicadores sociales (edad, sexo, condiciones económicas y grado de instrucción), por lo que surgiendo la necesidad de información estadística oficial sobre crimen se creó el sistema de estadística judicial criminal con datos recopilados anualmente.

Con esta información, cátedras como matemática y estadística ya formaban parte de esta ciencia social. Con la posterior elaboración de cartografía, el aporte de la geografía iba más allá de la localización del crimen ya que, sin saberlo, emplean el método geográfico de causa-efecto para determinar los elementos causales a los diferentes tipos de comportamientos violentos como son robo, usura, hurto, homicidios y suicidios. Al mismo tiempo que clasifica los espacios de acuerdo a las características homogéneas que posean de acuerdo a actividades delictivas localizadas, para así definir tendencias y proponer medidas de prevención.

1.4.2.2. Escuela Cartográfica de Criminología del Reino Unido

A inicios del siglo XX en el Reino Unido, la cartografía temática se aplicó para analizar y explicar diferencias sociales en las áreas urbanas, a través de mapas que complementaban de forma ilustrada la información de espacios urbanos mayormente acechados por la delincuencia.

1.4.2.3. Escuela Ecológica de Chicago

Nace también a inicios del siglo XX cuando las relaciones del ser humano con el medio ambiente eran estudiadas por la geografía humana y la ecología humana. Se plantea nuevamente el análisis de la violencia urbana desde una perspectiva espacial, respondiendo inquietudes de causalidades y tendencias a través de análisis multitemporales.

El objetivo de los miembros de la escuela era comprender Chicago, la gran ciudad, a través de la teoría ecológica (sistema compuesto por seres humanos que se relacionan), permitiendo la aplicación de una ciencia natural a la organización social urbana; así como los métodos del estudio social, con lo que se definen los ghettos tras el conocimiento de la diversidad étnica y cultural, y el entendimiento de las fuerzas sociales y económicas del

trabajo; quien no sea americano sería explotado, y al darse esta segregación laboral y étnica la delincuencia incrementa en estos sectores desfavorecidos de la ciudad.

Ya que en estudios del crimen, la cartografía representa una herramienta esencial para la elaboración de análisis, se representa la distribución de distintos fenómenos a través de mapas, sumando un análisis teórico en el que fenómenos como la delincuencia juvenil, prostitución, etc. eran elementos disgregantes en la vida cotidiana.

La desorganización social, la confusión, el crimen y violencia en la ciudad, surge con el debilitamiento de los vínculos que unían al individuo con un determinado espacio, las condiciones que garantizaban un control social se reducen, surgiendo lo que los ecólogos urbanos denominaron “anomia” o comportamientos sociales fuera de la ley como el crimen, la violencia o el suicidio. Es por esto que el estudio de las anomias representa un aspecto fundamental en la investigación de la distribución espacial del crimen. Así nace el concepto de “espacio defendible” donde se destaca la importancia del control social en la prevención del delito, relacionando la violencia urbana con el diseño y planificación de los tejidos urbanos.

La geografía de la violencia urbana surge con el objeto de solucionar problemas sociales y ambientales, y mientras David Herbert (1989) en los 70's aseguraba que la geografía del crimen llegó a un punto importante, en territorio no anglosajón aun no tomaba la fuerza esperada. En los 80's ya se tienen campos de estudio claramente definidos como; análisis espaciales de los lugares en donde se producen los delitos, análisis espaciales de los medios locales en donde residen los delincuentes, análisis espaciales de las áreas problemáticas y trabajos relacionados con las oportunidades de delinquir. Se determinó que existe una relación directa entre la influencia del medio y el comportamiento, ya que los delincuentes actúan según su propia seguridad, la distancia e información disponible. Entonces, los malhechores tenderán a realizar sus actividades delictivas en zonas que les sean familiares, generalmente próximas a sus residencias, mostrando inseguridad en espacios marcadamente distintos a los que están acostumbrados. En los 90's ya se interpretaba el crimen como un indicador de la calidad de vida o progreso social, y Ackerman en 1998, ya relacionaba las variables socioeconómicas con la delincuencia de ciudades pequeñas en Ohio. Según Cater y Jones (1989) la violencia es una manifestación más de la lucha de clases. (Hernando, 2006, p. 511).

Existen destacados exponentes de esta escuela, cada uno considerando los intereses sociales en el desarrollo de la urbanización, pero con diferentes perspectivas:

Robert E. Park, el máximo exponente de la escuela de Chicago en los años veinte. A partir de su publicación “La Teoría de la ecología humana y las áreas naturales”, la temática central de los trabajos de la escuela ecológica de Chicago tomaron rumbos definidos.

Louis Wirth, sociólogo que se rehusó en desarrollar sus investigaciones en dirección exclusivamente teórica, ya que él tenía la concepción de que el investigador desarrollaba una relación por los problemas de la ciudad. Fue acusado por no haber elaborado un sistema teórico para el análisis de las ciudades, ya que la amplia relación con otros sociólogos (Weber, Toennies, Park), fue lo que generó las estrategias fundamentales en el análisis de la sociedad, sin embargo, él se enfocó más sobre las tendencias que predominaban en la escuela de Chicago, generando sus contribuciones en la rama de la sociología que se ocupaba de la vida urbana.

Roderick McKenzie, fue uno de los primeros sociólogos que desarrolló un análisis sistemático acerca del pensamiento ecológico aplicable a la ciudad, por lo que se puede considerar, que en él predomina el enfoque ecológico, en lo referente a la organización social.

Ernest Burgess, a diferencia de Park (que tenía como finalidad conocer los mecanismos que dirigen la organización social de la ciudad), se ocupaba por la elaboración de los instrumentos conceptuales de utilización inmediata, tal es el caso de su mayor aportación “La hipótesis de los círculos concéntricos”, que es considerada como una de las hipótesis más sobresalientes de la escuela de Chicago.

El principio de causalidad es desarrollado por Alexander Humboldt, quien asegura que en el análisis de los fenómenos geográficos, deben ser investigadas las causas que determinan el porqué de la ocurrencia de los mismos y a fin de poder conocer su extensión y distribución en la superficie de la tierra. Estos principios nos ayudan a ubicarnos de manera correcta el lugar en que vivimos e identificar los elementos y fenómenos que nos rodean y el tiempo en el transitan.

En el año 2006 Hernando sugiere, en su obra *Ecléctico y Diversidad en la Geografía del Crimen y la Delincuencia en el Cambio de Siglo*, que a finales del siglo XX el análisis se concentra en el trabajo policial, lo que proporciona un nuevo punto de vista en la disparidad espacial de los niveles de delincuencia, teniendo dos perspectivas, por un lado se evalúa la distribución equitativa del personal calificado que brinde seguridad a los ciudadanos, y por otro lado se analiza la efectividad de las patrullas para medir su eficacia. Por lo tanto, en la época, el desempeño policial como agente de control social define un territorio.

Es por eso que la actividad policial en un territorio juega un papel importante al momento de caracterizar la geografía del crimen y de determinar las medidas correctivas.

En el caso del Distrito Metropolitano de Quito, cuenta con el Observatorio Metropolitano de seguridad Ciudadana (OMSC) que brinda información sobre criminalidad, violencia e inseguridad ciudadana, teniendo como fuentes de la misma a La Fiscalía General del Estado, la Policía Nacional del Ecuador, el Centro Metropolitano de Atención de Llamadas, la Dirección Nacional de Género, Cuerpo de Bomberos, Juntas de Protección de la Niñez y Adolescencia, entre otras.

El último registro publicado sobre el análisis fue realizado por el OMSC a partir de la información proporcionada por la Fiscalía General del Estado y data del año 2013, en el que se presenta la evolución de la actividad delictiva relacionada con el robo de automotores en el DMQ, además de un mapa que refleja la situación de cada administración zonal, etiquetando cada una con escalas de alta, media y baja delincuencia.

1.4.2.4. Teoría del desarrollo de espacios desiguales

En los años 90's surge la obra del geógrafo social británico David Harvey "Los límites del capitalismo y la teoría marxista", que trata las relaciones que existen entre la acumulación capitalista y las transformaciones espaciales que van de la mano.

Se establece que la escalada del proceso de acumulación conlleva a una transformación espacial que derivada en una "reordenación caótica y dispareja de los espacios" (Letal primavera, 2014). Producto de estas transformaciones desiguales en las fuerzas productivas está la disparidad en la concentración geográfica del capital con un constante movimiento de los territorios entre concentración y dispersión (estrategia de regulación del capital) que de alguna manera deriva en la lucha de clases y sectores.

Al llevarse a cabo una concentración de capitales en un determinado territorio, se genera una dispersión desigual, que pone en riesgo la funcionalidad del sistema territorial. Esta fluctuación genera cambios espaciales en su proceso de adaptación a las necesidades del capital, cambios que llegan incluso a evidenciarse en ámbitos ambientales ya que trata temáticas de expansión geográfica y dominio territorial.

Analiza la dificultad con la que se cuenta al determinar ¿Cuál es la teoría de justicia social más justa?, en una sociedad bombardeada por discursos y principios de justicia. Sin dejar de lado tendencias socialistas, sus razonamientos incluyen, no solo aspectos de justicia social, sino de justicia ambiental al considerar que las injusticias ambientales, de alguna manera, son una consecuencia de desigualdades entre beneficios y consecuencias negativas en un territorio desequilibrado (Moreno, 2009, p. 243).

El sistema capitalista siempre va a exigir transformaciones a nivel mundial, es así que surgen los conflictos de intereses, ya que los países con esta tendencia deben crear estrategias de dominio territorial a nivel global, a través de los sistemas financieros por ejemplo.

“El problema geográfico consiste en elaborar una forma de organización espacial que maximiza las perspectivas de la región menos afortunada” (Moreno, 2006, p. 137). Señala la importancia de garantizar la igualdad en oportunidades y accesos a una sociedad que comparte un determinado espacio.

Los cambios a nivel espacial producidos por la acumulación de capital en ciertas zonas de un territorio son flexibles y a la vez determinantes al contar con fluctuaciones de concentración y dispersión pero al mismo tiempo asigna características concluyentes de segregación y exclusión que, con bases de la Escuela de Chicago, se asegura derivan en altos niveles de delincuencia en estas zonas desfavorecidas de un territorio específico.

1.4.3. Marco conceptual

Con la finalidad de contar con una visión clara sobre la temática de la investigación, es necesario realizar la conceptualización de los términos con mayor relevancia en este campo; para de esta manera iniciar el estudio con una base sólida respecto al vocabulario que será empleado en el transcurso del mismo.

Crimen:

“Es la violación de los sentimientos de piedad y probidad poseídos por una sociedad determinada” (Garófalo, 1885).

Criminología:

“Conjunto de conocimientos que se ocupan de las conductas antisociales, fundamentalmente de las señaladas como delitos, así como de los motivos, causas o factores que inducen al hombre a delinquir” (Orellana, 2004).

Robo:

“Delito que se comete apoderándose con ánimo de lucro de una cosa mueble ajena, empleándose violencia o intimidación sobre las personas, o fuerza en las cosas” (RAE, 2014).

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 (Código Penal II, 2014).

Hurto:

“Delito consistente en tomar con ánimo de lucro cosas muebles ajenas contra la voluntad de su dueño, sin que concurren las circunstancias que caracterizan el delito de robo” (RAE, 2014). “Son reos de hurto los que, sin violencias ni amenazas contra las personas, ni fuerza en las cosas, sustrajeren fraudulentamente una cosa ajena, con ánimo de apropiarse” (Código Penal II, 2014).

Geografía urbana:

“Ciencia que describe la localización espacial de los fenómenos demográficos urbanos, las actividades económicas de las ciudades, grupos sociales y los usos de suelo en las ciudades” (Hernando, 2006, p.506).

Geografía de la percepción:

Disciplina que acepta los razonamientos dialécticos y el papel de los mediadores sociales, un rol que las distintas administraciones, a través de sus representantes, deben asumir para alcanzar sus objetivos de desarrollo, ya que además de esa percepción que hace referencia a la unión entre el objeto y el sujeto, incluye en esta corriente la representación, pues ésta permite integrar aquello que el hombre ha interiorizado de su aprendizaje (Millán, 2004, p. 136).

Victimización:

“Es una experiencia individual, directa de la víctima en el delito, esta experiencia supondrá diversas consecuencias en la víctima, de índole física, psíquica, económica, social, etc.” (Cárdenas, 2012).

Percepción social de la violencia:

“La población tiene para sí una percepción que generalmente es distinta de la afectación real de la criminalidad que permite, medir objetivamente la diferencia entre la percepción estimulada mediáticamente y la medida empírica de la incidencia de la victimización delincencial” (Ministerio de Gobierno, Policía y Cultos, 2008).

Denuncia:

“Documento en que se da noticia a la autoridad competente de la comisión de un delito o de una falta” (RAE, 2014).

Violencia urbana:

“Conocida también como delitos y crimen en general, presenta características geográficas innatas, siendo los principales ejes de las actuales investigaciones dentro del ámbito de la geografía urbana” (Hernando, 2006, p. 511).

Cifra negra:

“Cantidad de delitos que no son denunciados por las víctimas” (Ministerio de Gobierno, Policía y Cultos, 2009).

1.5. Marco metodológico

1.5.1. Metodología

El presente estudio se rige en la línea teórica-aplicada, por lo que la revisión bibliográfica inicial proporciona información de utilidad sobre la distribución espacial de la actividad delictiva relacionada con el robo total de automotores en la Administración Zonal Norte del Distrito Metropolitano de Quito que conjuntamente con el análisis de la situación actual de la temática, mediante trabajo de campo y de escritorio, serán la base para lograr lineamientos de acción respecto a la actividad policial así como de organización social con el afán de reducir la incidencia de robos.

1.5.1.1. Información disponible de la zona de estudio

En esta primera etapa, se pretende reunir la suficiente información sobre la evolución, en cuanto a frecuencia se refiere, de los robos totales de automotores en la Administración Zonal Norte del Distrito Metropolitano de Quito la cual está a disponibilidad de la ciudadanía en las oficinas del Observatorio Municipal de Seguridad Ciudadana.

La información suministrada por parte del OMSC incluye:

- Informes anuales de Seguridad Ciudadana números 13 (2009), 14 y 15 (2010), 16 (2011), 17 (2012) y 18 (2013) en formato Pdf.
- Matrices en formato Excel de las denuncias de robo a automotores pertenecientes a los años 2007 y 2008, clasificadas por Administración Zonal.

- Registro de robos de automotores de los tres barrios objeto del estudio de caso, del 2007 al 2015 en formato shp.

De la misma manera, la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMOP), proporcionó copias de las Ordenanzas Municipales N°0111 y N° 0201 con las que se logra definir las características del Sistema metropolitano de estacionamiento rotativo tarifado Zona Azul.

1.5.1.2. Recopilación de información secundaria

Con la finalidad de elaborar un formato de encuesta que además de reflejar la condición actual de frecuencia y condiciones del robo total de automotores, permita identificar los aspectos del delito y victimización que no son registradas en la base de datos de la policía; se toma en cuenta la Versión Borrador del Manual para Encuestas de Victimización de la Organización de Naciones Unidas del año 2009.

1.5.1.3. Trabajo de campo

Las encuestas estarán dirigidas a población con mínimo 16 años de edad, ya que a partir de esta edad las personas pueden dar cuenta de “comportamientos -presuntamente delictuosos- efectivamente producidos en la vida social” (Sozzo, 2008, p. 30), que hayan sido víctimas, o algún miembro de su hogar, del robo total de su automotores en las parroquias donde se localizan “los barrios con mayor índice delictivo de esa naturaleza; Mariscal Sucre, Jipijapa y San Isidro del Inca”. (Diario La Hora, 2012, p. 32).

Dado que existe una clara reducción entre el número de delitos cometidos y el número de sanciones legales hacia los implicados, las encuestas son realizadas con el propósito de estimar el número real de actos delictivos incluyéndose aquellos que nunca fueron reportados a la autoridad competente. El objetivo es determinar la incidencia y las condiciones del robo, además de definir la percepción de la ciudadanía con respecto a la seguridad de la zona.

“Las encuestas de victimización sirven para determinar el volumen y características de los hechos delictivos cometidos durante un período de tiempo en una determinada jurisdicción. Permiten estimar la cifra negra de la delincuencia” (Instituto Nacional de Estadística de la República Bolivariana de Venezuela, 2010, p. 14).

Al mismo tiempo, mientras se realizan las encuestas, se realizarán las observaciones respectivas sobre las condiciones actuales de la zona, tales como presencia policial, funcionamiento del alumbrado público y la porción existente de transeúntes.

1.5.1.4. Definición de la unidad mínima cartografiable

Se empleará la escala 1:5.000 para la elaboración de cartografía, tomando en cuenta que son 0,4 mm la longitud que el ojo humano puede percibir, la unidad mínima cartografiable debe ser calculada de la siguiente manera:

1cm: 5.000cm

1cm: 50.000mm

*Por lo tanto; $0,4 * 50.000 = 20.000mm = 20m$; o en su caso, $400m^2$*

1.5.1.5. Análisis espacial

Para definir las características de los planes de acción, es necesario precisar las probabilidades que existen para la ocurrencia de actos delictivos en la zona, en este caso robo de automotores, por lo que la herramienta Densidad Kernel es de gran ayuda ya que se lograría precisar los lugares con mayor incidencia de actos delictivos vinculados con el robo de automotores.

1.5.1.6. Interpretación

Con la información proporcionada por el OMSC se podrán definir los cambios que han experimentado los focos delictivos en la Administración Zonal Norte del DMQ desde el año 2007, y así, conjuntamente con el presente estudio ampliar la información de utilidad para la definición de las medidas correctivas y de mitigación respectivas soportadas además por los resultados que sean arrojados por las encuestas en cuanto a la percepción del crimen de la ciudadanía.

Ya que el método geográfico señala que todos los fenómenos están relacionados entre sí y por lo tanto influenciándose recíprocamente, con su aplicación se logrará determinar las causas de la variación en la distribución espacial de los delitos de robo de autos en el área de investigación.

1.5.2. Tipo de investigación

Investigación de pronóstico en el campo:

Es la investigación aplicada para interpretar y solucionar alguna situación, problema o necesidad en un momento determinado. Las investigaciones son trabajadas en un ambiente natural en el que están presentes las personas, grupos y organizaciones científicas sujetos al análisis (Bernal, 2006, p. 60).

Permitirá la recopilación de información sobre la incidencia de los robos y la percepción de la ciudadanía sobre aspectos de control y seguridad de la Policía Nacional en los 3 barrios con mayor incidencia de este tipo de delitos en la Administración Zonal Norte.

Cualitativa:

“Es un método de investigación empleado en muchas disciplinas académicas, tradicionalmente en las ciencias sociales, así como también en la investigación de mercados y contextos posteriores” (Bernal, 2006, p. 60). Se podrá determinar la distribución de la delincuencia relacionada con robo de automotores, y tomando en cuenta las teorías bibliográficas, definir qué zonas son las que necesitan mayor atención en aspectos de control y seguridad en la Administración Zonal Norte.

Cuantitativa:

“Se fundamenta en la medición de las características de los fenómenos sociales. Este método tiende a generalizar y normalizar los resultados” (Bernal, 2006, p. 60). En la etapa de trabajo con sistemas de información geográfica, es necesario contar con información estadística para la efectividad del modelo.

1.5.3. Técnicas

La técnica de observación usada en el campo, permitirá al investigador ser parte del escenario que va a ser evaluado, y así comprender percepciones y sensaciones al adentrarse en la zona de estudio.

A través de las entrevistas se logrará obtener entre otros aspectos, información que no es registrada en la base de datos de la policía tal como percepciones y emociones.

1.5.4. Población

El universo de estudio será la población de los tres barrios con mayor índice delictivo relacionado con el robo de automotores en la Administración Zonal Norte del DMQ. “Jipijapa con aproximadamente 7,000 habitantes comprende el área entre las avenidas 10 de Agosto y Shyris, al occidente y al oriente respectivamente, la Río Coca al norte hasta la avenida Gaspar de Villarroel al sur” (La Hora, 2006, p. 7).

Los límites norte y sur de La Mariscal son la Av. Cristóbal Colón y Av. Patria respectivamente, su límite oriental es la Av. 12 de Octubre y el occidental es la Av. 10 de Agosto, “con una población aproximada de 12,800 personas” (Carrillo, A. 2010).

Finalmente San Isidro del Inca con “aproximadamente 4,200 habitantes” (Gómez, G. 2011) está limitado por los barrios de Amagás de El Inca y Buenos Aires al norte, San José de El Inca al sur, Zámbriza y el Tablón al este y al oeste los barrios El Morlán y Las Farsalias.

Los tres barrios en conjunto representan una población aproximada de 24,000 personas.

1.5.5. Muestra

Para que el cálculo del tamaño de la muestra posea representatividad se lo realiza con un nivel de confianza del 95% y un error muestral de $\pm 2\%$, obteniendo así los valores de p y σ^2 respectivamente, viene dado por las siguientes fórmulas:

$$n_0 = \frac{p(1-p)}{\sigma^2} \qquad n = \frac{n_0}{1 + \frac{n_0}{N}}$$

Donde;

n = Muestra

N = Población

p = Nivel de confianza

σ^2 = Error muestral

$$n_0 = \frac{0.95(1 - 0.95)}{0.02^2} = \frac{0.0475}{0.02^2} = 118.75$$

$$n = \frac{118.75}{1 + \frac{118.75}{24.000}} = \frac{118.75}{1.0049} = 118.1$$

Mediante aproximación decimal se concluye que la muestra para la realización de las encuestas es de 118, y dado que existe una gran diferencia entre los números poblacionales de los tres barrios sujetos a investigación, se mostrará una estratificación para cada uno de ellos, asignándoles un determinado número de encuestas a través de proporciones.

- Número total poblacional → 24.000 hab. → 100%
- Jipijapa → 7.000 hab. → 29.17%
- La Mariscal → 12.800 hab. → 53.33%
- San Isidro del Inca → 4.200 hab. → 17.50%

- Número total de encuestas → 118 → 100%
- Jipijapa

100%	→	118	$X = \frac{29.17 * 118\%}{100\%} = 34.4$	<i>encuestas</i>
29.17%	→	<i>X</i>		

- La Mariscal

100%	→	118	$X = \frac{53.33 * 118\%}{100\%} = 62.9$	<i>encuestas</i>
53.33%	→	<i>X</i>		

- San Isidro del Inca

100%	→	118	$X = \frac{17.50 * 118\%}{100\%} = 20.7$	<i>encuestas</i>
17.50%	→	<i>X</i>		

Por lo tanto, con las aproximaciones decimales respectivas, se determina que para Jipijapa se realizarán un total de 34 encuestas, para La Mariscal 63 encuestas y para San Isidro del Inca 21 encuestas, obteniéndose un total de 118.

CAPÍTULO II

INCIDENCIA Y CONDICIONES DEL ROBO TOTAL DE AUTOMOTORES 2007-2015. ESTUDIO DE CASO: BARRIOS JIPIJAPA, LA MARISCAL Y SAN ISIDRO DEL INCA DE LA ADMINISTRACIÓN NORTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.

2.1. Descripciones generales

2.1.1. *Jipijapa*

En los años 60's, como la mayoría de barrios de Quito, el lugar estaba constituido por una serie de haciendas ganaderas, en esta en particular se celebraba la Feria Internacional de Ganado "Holstein Srisian del Ecuador" y no es hasta 1966 que bajo ordenanza municipal, se reglamentó la construcción de la Cooperativa Jipijapa, para dar origen a este barrio (La Hora, p7, 2006).

Donde antiguamente existía la presencia de fábricas e industrias, a partir de los años 70's se localizan predios que en su mayoría continúan siendo propiedad del Estado y se encuentran bajo condiciones de arrendamiento para efectuarse actividades relacionadas con el comercio, mecánicas, bodegas, servicios de salud y educación (Castro, 2014).

Actualmente, el barrio representa el límite entre el centro – norte y norte de Quito, y para comprender su alto flujo demográfico es importante tomar en cuenta la presencia de ciertos puntos de encuentro cercanos y relevantes como la Plaza de Toros Quito, Colegio Becquerel, Colegio Marista, centros comerciales, funerarias, Estación Norte del Trole Bus y varios sitios de comercio informal que permiten la ejecución de actividades cotidianas y eventuales que justifican la gran afluencia de población y movilidad durante todo el día (Castro, 2014).

Esta zona del Distrito alberga los mayores índices de actividades de servicios, representando el 80% de la superficie del barrio (Ministerio del Interior, 2014), y al mismo tiempo la mayor concentración de empleados altamente calificados, como directores, gerentes, profesionales, empleados públicos, científicos e intelectuales y, debido a su desarrollo es uno de los barrios con mejor dotación de servicios básicos y de transporte de la ciudad, donde el valor del metro cuadrado oscila entre los \$800 y \$1200, lo que sugiere la presencia de una población con economía media-alta (Martínez, 2013).

Otro aspecto que a través del tiempo se ha visto mutado es la implementación de vías de primer orden como la Gaspar de Villarroel, la Av. Granados y la Av. Río Coca, las cuales atraviesan el barrio y de a poco generan cambios en el uso y aprovechamiento del suelo, este factor conlleva a que las actividades que llevan a cabo en el lugar hayan cambiado de manera significativa.

Hasta el año 2013 el crecimiento vertical de esta zona de la ciudad se veía limitada por la presencia del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, y tras la reubicación del mismo y la inauguración del Parque Bicentenario, el barrio Jipijapa y sus alrededores se han convertido en nodos de transformación (Ruiz, 2015, p. 18).

El cambio de uso de suelo se ve reflejado en la gran cantidad de construcciones inmobiliarias implementadas que representan el 20% de la superficie del barrio (Ministerio del Interior, 2014), y que conforme lo afirma Castro (2014), alcanzan los 8 pisos de altura y producen una disparidad entre la proporción de espacio público y concentración demográfica. En cambio, la proporción entre viviendas e instituciones que brindan servicios, transforman el espacio a causa de la ejecución de actividades que caracterizan a una ciudad particularista², produciendo un alto flujo de población flotante pero, al mismo tiempo, espacios públicos que responden a lugares sin vida, con una baja población circundante y por lo tanto una gran sensación de inseguridad.

El barrio cuenta con la presencia de la UPC³ “Jipijapa 2” ubicada en la Calle Japón y Gaspar de Villarroel, la cual forma parte del circuito policial “Jipijapa” en conjunto con las UPC “Lomas de Monteserrín”, “Monteserrín” y “Río Coca”. El circuito posee 8 patrulleros y 23 motocicletas y a través de una planificación estratégica se ha logrado reducir en la zona la incidencia de delitos, asegura Klever Viteri, jefe del circuito.

Además hace casi un año, los moradores del sector cuentan con un método de organización social contra el crimen; un grupo WhatsApp con miembros de la policía. Los más de 200 integrantes de este grupo pueden realizar solicitudes de asistencia policial en cualquier momento y dado que el contacto es directo, la atención es más eficiente en cuanto a tiempo. Esta alternativa ha tenido una gran acogida por parte de los pobladores y los resultados generados son muy favorables ya que se han realizado 90 detenciones por delitos.

² Ciudad Particularista: Ciudad donde la población compra, vende, descansa o trabaja cada vez más alienada al individualismo.

³ UPC: Unidad de Policía Comunitaria

2.1.2. La Mariscal

Hasta antes del siglo XIX, el barrio era catalogado como una zona residencial, que acogía a las familias pudientes de la ciudad que arribaban desde el Centro Histórico, su creación data en el año 1922 en una de las celebraciones de la Batalla de Pichincha, por lo que varias calles de la zona presentan nombres relacionados este suceso histórico (Chacón, 2015, p. 27).

La división social y de territorio se expone en 1930, cuando el barrio es dividido en dos ciudadelas, Mariscal Sucre y Simón Bolívar. En esta última, atravesada por las calles Wilson y la Av. Patria, se localizaban las familias de la clase alta, construyendo grandes caseríos y palacios (Mancheno, 2013, p.10).

En los años 50's el lugar se caracterizaba por albergar una gran cancha de tierra en la que se llevaban a cabo campeonatos de fútbol. La infraestructura de las escasas viviendas que ya contaban con servicios básicos seguían la tendencia de las ciudades jardín, donde eran construidas en el centro de los jardines, grandes en extensión pero no en altura, con el objetivo de expandirse hacia el Centro Histórico (Flores, 2013).

Con el boom petrolero en los años 70's la plusvalía del barrio incrementa de una manera significativa, gran parte de las viviendas fueron destruidas para la posterior construcción de hoteles, oficinas, entidades financieras, restaurantes, cafés y varios locales en condición de alquiler (Chacón, 2015, p. 29).

Diez años después, la urbanización se hizo presente de manera muy acelerada, por lo que la mayoría de los habitantes tradicionales abandonaron la zona a causa de la inseguridad producto de la agitada vida nocturna del lugar, ya que con el tiempo las actividades financieras y administrativas de las mañanas eran reemplazadas por bares, restaurantes, night clubs, hostales, agencias de viajes y almacenes de artesanías en las noches, lo que justifica el hecho de ser catalogado por las autoridades seccionales como uno de los espacios turísticos más representativos de la ciudad (Flores, 2013), y a su vez convirtiéndose en una de las Zonas Rojas de la época por la falta de control de las autoridades seccionales (Alcaldía de Quito, 2013).

Al término de la década de los 90's se crea el grupo "Participación ciudadana" con el fin de establecer comités y asociaciones para la recuperación del barrio mediante el desarrollo de un plan de rehabilitación urbana. Más tarde, en el año 2004 La Mariscal ya contaba con una veeduría ciudadana, gracias a la cual se logró la mejora de la administración municipal y policial en el barrio (Mancheno, 2013, p. 89).

En la actualidad el barrio representa una de las principales zonas de entretenimiento en la capital. La mayor concentración de turistas y de población flotante en general se encuentra en la Plaza Foch, ubicada al nororiente del barrio, y que con las remodelaciones a las que ha sido sujeta la hace más atractiva a la vez que intenta, no con mucho éxito, generar sensaciones de seguridad al contar con una mayor cantidad de espacios iluminados (Chacón, 2015, p. 31).

Al momento existen opiniones divididas sobre la seguridad de la zona, ya que algunos pobladores aseguran que con el control policial que se lleva a cabo durante el día, los niveles de delincuencia se han reducido, mientras que otros aseguran que a causa de la alta actividad nocturna se logran camuflar varias actividades ilícitas como venta de estupefacientes, libadores y hasta prostitución (Tandazo, 2014).

A diferencia de los dos barrios analizados previamente, La Mariscal cuenta con dos UPC, lo que representa un factor a favor en lo que a eficiencia en atención se refiere. La UPC Gabriela Mistral en la Calle Cordero entre Reina Victoria y Diego de Almagro y la UPC Veintimilla en la Calle Veintimilla y Reina Victoria, además del apoyo que representa la presencia de las 34 cámaras de seguridad del programa Ojos de águila (Ministerio del Interior, 2013).

2.1.3. *San Isidro del Inca*

El barrio está ubicado sobre la quebrada de Zábiza al nororiente del DMQ, aún existe incertidumbre si su nombre y origen está ligado al periodo incaico o pre-incaico según el historiador Alfredo Costales (1982), quien también afirma que los registros de la historia del barrio son escasos y que la poca información existente sobre mismo está enmarcada en la de Zábiza, un cacicazgo que lo albergaba hasta mediados del siglo pasado.

Hasta 1960 existieron en el sector tres grandes haciendas, “La Candelaria”, “La Farsalia y “La Victoria”, las cuales fueron adjudicadas a los colonizadores españoles o a la Iglesia a través de las encomiendas con una significativa cantidad de mano de obra indígena que permanecía en las mismas o a sus afueras en calidad de comuneros o huasipungueros, siempre en relación de dependencia. La zona era la fuente de abastecimiento de verduras, plantas medicinales y madera para combustible de la ciudad (Borja, s.f.).

De acuerdo con las declaraciones de algunos de sus moradores, el barrio hace aproximadamente 45 años tenía la peculiar característica de contar con una serie de

claveles, rosas, orquídeas y pinos a lo largo de sus estrechos caminos, que posteriormente darían origen a los nombres de las calles del lugar, donde los servicios básicos no estaban presentes en la época (Últimas Noticias, p3, 2011).

Con la expedición de la Ley de Reforma Agraria inician los cambios en el uso del suelo, ya que a partir de los 60's los terrenos empezaron a ser lotizados y algunos destinados para la construcción de condominios y multifamiliares en vista de que ya contaban con la dotación de servicios básicos y hasta de transporte (Gómez, 2011). En 1964 se lleva a cabo la parroquialización de El Inca, suceso que justifica el incremento demográfico en la zona ya que el lugar era percibido como un espacio rural dentro de la ciudad (Últimas Noticias, p3, 2011).

Desde 1980 la urbanización toma un paso acelerado y la conurbación se hace presente con el crecimiento de la ciudad (Borja, s.f.). Actualmente, más del 90% de la población gozan de la dotación de todos los servicios básicos, asegura Gómez (2011), y por lo menos cuentan con calles adoquinadas, sin embargo aún existen desconformidades respecto a las rutas de transporte público ya que no llegan a las zonas altas del barrio.

El paisaje del lugar presenta un marcada heterogeneidad característica de los barrios populares de Quito, se cuenta con construcciones incompletas y con una diversidad de materiales, estilos y alturas que reflejan la presencia de diversas clases sociales, proletarias y medias (Borja, s.f.), que en conjunto con la falta de empleo, educación deficiente, desigualdad social y especialmente falta de control del gobierno local significan la proliferación de delincuencia, la cual busca ser mitigada por la población a través de la organización social, aspecto que de acuerdo con la moradora Martha Lincango (s.f), marca la confianza y la seguridad que se percibe al vivir en un lugar donde los moradores son parte de una misma familia.

La actividad policial en el barrio se hace presente con la UPC "Julio Matovelle" ubicada en la calle De los Álamos y Almería, la cual brinda asistencia a la ciudadanía con inspecciones matutinas y vespertinas y desde hace 2 años a través de los botones de pánico instalados en varios hogares (Ministerio del Interior, 2013).

2.2. Análisis de la información digital

Si bien los tres barrios en cuestión cuentan con características propias respecto a su ubicación dentro del Distrito (Ver mapa 1), uso de suelo y estratos sociales circundantes, comparten la particularidad de poseer los índices más altos en lo que al de robo total de

automotores se refiere (OMSC, 2012), misma que puede ser explicada a través del análisis de distintas variables.

El cuadro 1 recoge el número de denuncias registradas que guardan relación con el robo de automotores en los tres barrios de estudio clasificándolas por año. Al contar con el dato del número de incidencias por barrio, se realiza una comparación respecto a la información de la Administración Zonal Norte, para obtener una proporción que permita definir qué barrio es el más representativo en cuanto al fenómeno delictual y las variaciones a las que ha sido sujeto a través de los 9 años de análisis.

LUGAR	INCIDENCIAS POR AÑO									T O T A L	T O T A L (%)
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015		
Jipijapa	34	22	30	22	18	40	26	15	15	222	3
La Mariscal	49	45	84	55	61	94	56	56	45	545	7
San Isidro del Inca	15	14	20	17	23	15	9	28	16	157	2
Administración Norte	1185	1272	1259	723	712	951	697	783	656	8238	100

Cuadro 1. Robo de automotores en los tres barrios más delictivos de la Administración Zonal Norte
Fuente: OMSC, 2015. Elaboración propia

Se puede apreciar que el barrio con mayor índice delictivo en la categoría de robo de automotores en la Administración Zonal Norte es La Mariscal, el cual a partir del 2007 hasta el 2015 alcanza la suma de 545 ocurrencias. Este valor representa el 7% del total de robos denunciados en los 150 barrios que conforman esta Administración Zonal (SNI, 2016) en el mismo periodo de tiempo. Por otro lado, es evidente que San Isidro del Inca constantemente se configura como el barrio con menos robos denunciados de automotores en el transcurso 2007-2015, significando el 2% de los 8238 ocurridos en toda la Administración.

A través del gráfico 1 se logra una visualización clara sobre las variaciones delictivas a las que han sido sujetos los tres barrios, de esta manera se aprecia la correlación que existe entre los niveles delictivos de los tres barrios con aquellos de la Administración Norte, ya

que cuando esta alcanza los picos más altos de denuncias de robos de automotores, coincide con el incremento de estos delitos en los tres barrios, como es el caso en el año 2009, 2012 y 2014; de la misma manera cuando se producen descensos en el número de denuncias en los tres barrios como en el año 2010, 2011, 2013 y 2015, la reducción de eventos también se refleja en el registro de la Administración Zonal.

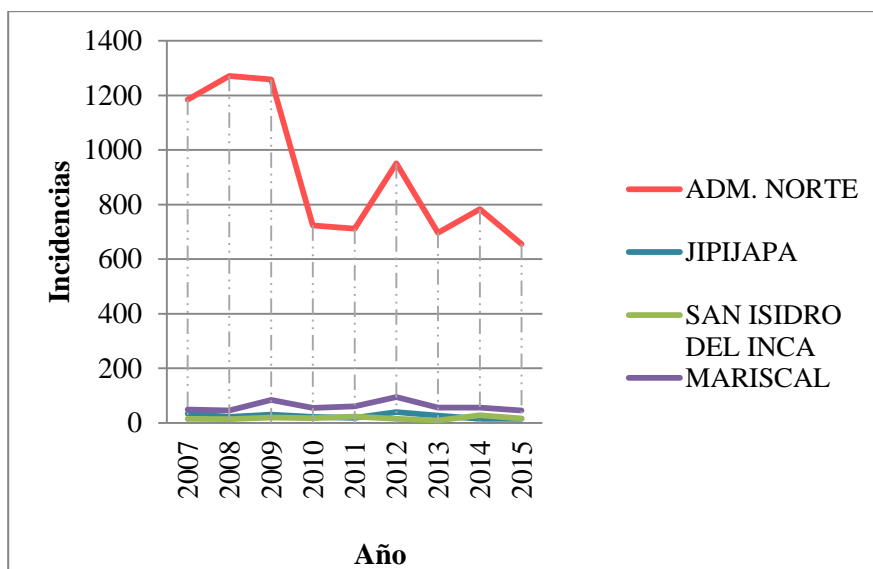
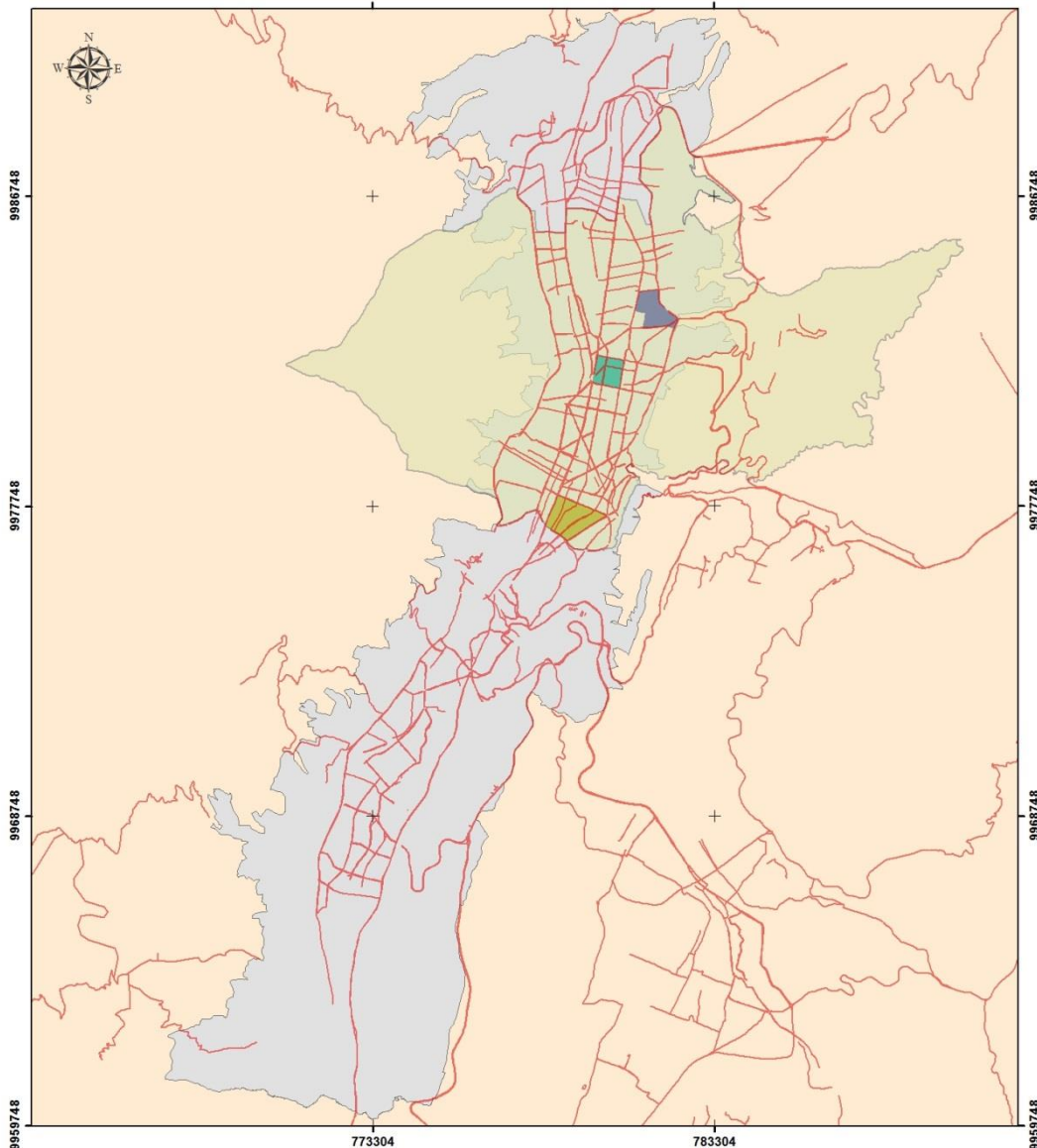


Gráfico 1. Robo de automotores en los tres barrios más delictivos de la Administración Zonal Norte
Fuente: OMSC, 2015. Elaboración propia

Sin embargo, es importante destacar que si bien en los tres barrios se mantiene la fluctuación entre los 9 y 94 eventos, es claro que las incidencias en los 150 barrios que conforman la Administración Zonal Norte se reducen de forma gradual pasando por altos y bajos, lo que podría significar que mientras en los 147 barrios que no están siendo analizados la seguridad está mejorando progresivamente, el problema delictivo en Jipijapa, La Mariscal y San Isidro del Inca se mantiene.

Con la información proporcionada por el OMSC sobre las condiciones bajo las cuales fueron llevados a cabo los robos denunciados de automotores, se elabora el cuadro 2, que recoge el número de ocurrencias y su respectiva ponderación respecto al número total de eventos delictivos en cada barrio.

LOCALIZACIÓN DE LOS BARRIOS "JIPIJAPA", "LA MARISCAL" Y "SAN ISIDRO EL INCA"

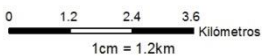


Leyenda

- La Mariscal
- San Isidro del Inca
- Jipijapa

Simbología

- Provincia de Pichincha
- Quito urbano
- Administración Zonal Norte
- Vías principales



LOCALIZACIÓN DE QUITO URBANO EN LA PROVINCIA DE PICHINCHA



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE GEOGRAFÍA		
MAPA DE LOCALIZACIÓN DE LOS BARRIOS JIPIJAPA, LA MARISCAL Y SAN ISIDRO DEL INCA		
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enriquez		REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo
MAPA #: 01	ESCALA IMPRESIÓN 1:120.000 ESCALA TRABAJO 1: 140.000	FECHA ELABORACIÓN: 23/ Abril/ 2015
FUENTE: - DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000 - IGM (2015), Cobertura digital de provincias del Ecuador, 1:50.000 - SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2008), Cobertura digital de Quito urbano, 1:10.000 - SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000		

CONDICIÓN DEL ROBO	JIPIJAPA		SAN ISIDRO DEL INCA		LA MARISCAL		TOTAL INCIDENCIAS POR CONDICIÓN	TOTAL INCIDENCIAS POR CONDICIÓN (%)
	#	%	#	%	#	%		
Vía pública	201	90.5	134	85.4	468	85.9	803	87
Estacionamiento público	6	2.7	5	3.1	23	4.2	34	4
Estacionamiento privado	4	1.8	7	4.5	35	6.4	46	5
Domicilio	11	5	11	7	19	3.5	41	4

Cuadro 2. Condiciones del robo de automotores en los tres barrios más delictivos de la Administración Zonal Norte

Fuente: OMSC, 2015. Elaboración propia

De esta manera al analizar los tres barrios se determina que el 87% de los robos totales de automotores denunciados del año 2007 al 2015, ocurrieron mientras estos se encontraban en la vía pública y, que mientras en Jipijapa y San Isidro del Inca la segunda condición más común para el robo se da mientras el automotor se encuentra en algún domicilio (5% y 7% respectivamente), en La Mariscal esta condición es la menos representativa con apenas 19 ocurrencias de las 545 sucedidas en el transcurso de los 9 años de análisis significando un 3.5%.

2.3. Análisis espacial

Con la utilización de la herramienta Densidad de Kernel se generan coberturas en formato *raster* que cubran la superficie de cada barrio, y permitan de esta manera identificar los niveles delictivos que se produjeron cada año a partir del 2007 hasta el 2015.

De acuerdo con el Blog de ESRI (2015), la elaboración de los raster a través de esta herramienta, inicia con la creación de una malla sobre la cobertura de la incidencia de robos con un tamaño de celda definido; para el presente análisis se mantuvo el valor $3,8m^2$ que es predeterminado por ArcGis10.2, a continuación una función tridimensional con un radio de búsqueda previamente definido atraviesa cada celda asignándole un valor/peso a cada punto de incidencia de robo de acuerdo a su proximidad con el centro de esta función, mientras más se alejen las incidencias del punto central de la función su valor será menor; el radio de búsqueda seleccionado es 200m que es el valor aproximado de dos predios.

En vista de que la información sobre la incidencia del robo de automotores fue generada a través de la localización de puntos específicos, la unidad mínima cartografiable es sustituida; con el objetivo técnico de generar mapas de fácil comprensión y que reflejen la situación real respecto a la distribución espacial del robo de automotores en cada barrio.

Finalmente, para obtener el valor resultante de las celdas se realiza la sumatoria de los pesos de todos los puntos de incidentes delictivos localizados dentro de cada una de ellas. De esta manera se clasifican los valores de las celdas en 4 clases que definen niveles de criminalidad “muy alta”, “alta”, “media” o “baja” con límites inferidos en cada barrio.

2.3.1. Jipijapa

En el mapa 2 se aprecia la evolución espacial de los focos de inseguridad en el barrio Jipijapa en el periodo 2007-2015, del cual se destaca la constante delictiva a los alrededores de calle Tomás de Berlanga con densidades “Alta” y “Muy Alta” del año 2007 al 2013; a partir del 2014 esta concentración se dispersa levemente hacia el sur del barrio hasta la intersección del Parque Isla Tortuga y Av. Amazonas formando dos focos delictivos al norte y al sur de la misma, un año más tarde en el 2015 se denota la formación de un punto caliente con densidad “Muy Alta” en la zona justa de la intersección, extendiéndose hacia el oriente hasta las calles Isla Isabela e Isla San Cristóbal. De la misma manera, con una categoría inferior de delincuencia se encuentran los alrededores de las calles Isla Baltra y Jorge Drom con categoría delictiva “Alta”, la cual gradualmente se dispersa en dirección occidental hacia las calles Mariano Jimbo y la Av. Juan de Ascaray.

Por otro lado, a pesar de las variaciones que experimenta la densidad del robo de automotores en la calle Tomás de Berlanga, hasta la actualidad mantiene una fluctuación entre “Media” y “Baja”, sin embargo la reducción de las incidencias delictivas ocurridas en esta zona son significativamente menores en la actualidad en comparación con aquellas ocurridas hasta hace 2 años.

A la zona noroccidental, específicamente en las calles Isla Santiago y la intersección de la Río Cofanes con la Av. 10 de Agosto, que del año 2007 al 2010 experimentaba un notorio incremento en el número de incidencias delictivas ascendiendo de una categoría “Media” a una “Alta” en el transcurso de los tres años, en la actualidad se le atribuye una densidad “Baja” siendo meritorio recalcar que la zona con una categoría delictiva superior más cercana se encuentra a 4 manzanas de distancia en la Av. Juan de Ascaray.

En la intersección de la Av. Gaspar de Villarroel con la Av. Shyris y con la calle Isla Floreana se evidencia que a partir del año 2010 los eventos delictivos asumen una densidad “Media” y en el año 2015 ya existe una concentración “Alta”, lo que permite asumir que la zona suroriental del barrio es propensa a convertirse en un punto caliente de actividades delictivas relacionadas con el robo de automotores. Cabe recalcar que en el límite norte del barrio, en la zona inferior de la Av. Río Coca; sus transversales las calles Isla Isabela, Isla San Cristóbal, Isla Genovesa, Isla Fernandina, Isla Santa Fe e Isla Seymour, han mantenido una densidad “Baja” los últimos 4 años de análisis.

Para una mejor visualización de la problemática delictiva actual en el barrio Jipijapa se encuentra el mapa 13, que muestra la existencia de una superficie, en la zona central del barrio, de aproximadamente 4.5km² a la redonda de la intersección de la Av. Amazonas y el Parque Isla Tortuga con densidad “Muy Alta” de robo de automotores, en el mismo sector la densidad adquiere una categoría menor y de forma concéntrica se va dispersando con una densidad “Alta”; alcanzando una densidad “Media” también de forma concéntrica y además expandiéndose hacia el oriente hasta la Av. Shyris y hacia el occidente hasta la Av. 10 de Agosto.

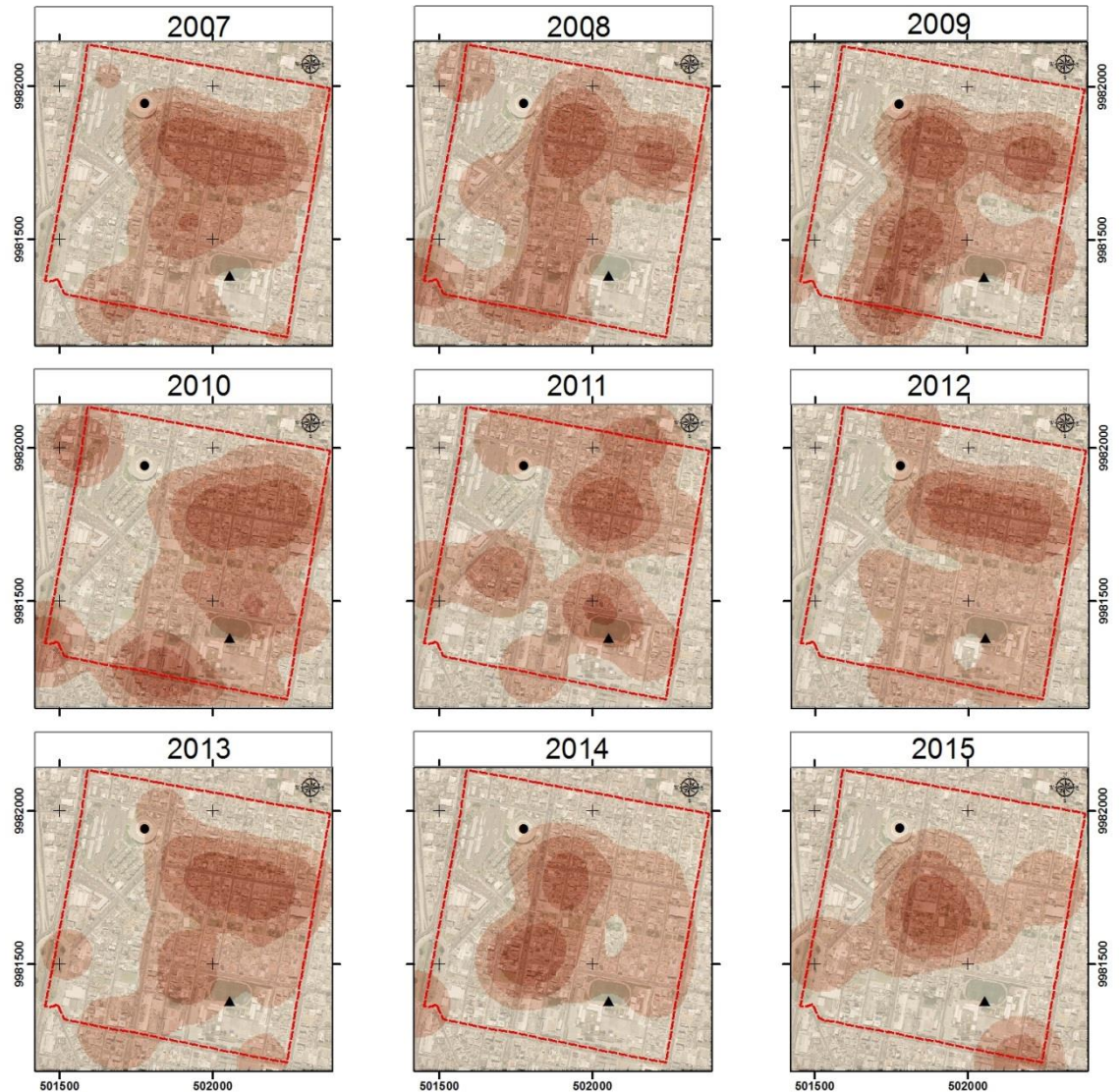
2.3.2. La Mariscal

Las variaciones de la distribución espacial del robo de automotores en el periodo 2007-2015 del barrio La Mariscal pueden ser apreciadas en el mapa 3, en el que se logra evaluar con claridad las distintas zonas que con el transcurso del tiempo han adoptado características definidas de acuerdo al nivel de criminalidad que poseen.

Es el caso de la Av. 10 de Agosto, siendo el límite occidental del barrio, donde se observa que en el año 2007 poseía tres tipos de densidades delictivas a lo largo La Mariscal; “Media”, “Alta” y “Muy Alta”.

Sin embargo en el transcurso de dos años, esta distribución se concentra a la altura de su intersección con las calles Ignacio de Veintimilla y Vicente Ramón Roca, reflejando una densidad de categoría “Alta” y “Muy Alta”. A partir del año 2010 la concentración inicia un nuevo proceso de dispersión a lo largo de la Av. 10 de Agosto, pero esta vez solo con categoría “Media” y en el año 2014 la dispersión es aún mayor ya que en esta vía se aprecia una densidad de robo de automotores “Baja” la misma que se mantiene hasta el 2015 con la excepción de las zonas de intersección con las calles Jorge Washington y Vicente Ramón Roca donde se presenta la densidad de categoría “Media”.

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES JIPIJAPA 2007-2015



LEYENDA

Robo de automotores

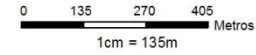
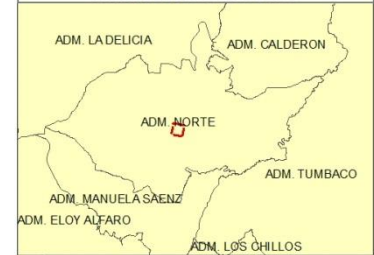
Densidad

- Baja
- Media
- Alta
- Muy Alta

SIMBOLOGÍA

- Instituto Central Técnico
- Plaza de Toros Quito
- Limite barrial Jipijapa

UBICACIÓN DEL BARRIO RESPECTO A LA ADMINISTRACIÓN ZONAL



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE GEOGRAFÍA		
MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES JIPIJAPA 2007-2015		
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enríquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo	
MAPA #: 02	ESCALA IMPRESIÓN 1:3.500 ESCALA TRABAJO 1:5.000	FECHA ELABORACIÓN: 29/ Enero/2016
FUENTE: - DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000 - OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000 - SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000 - SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000		

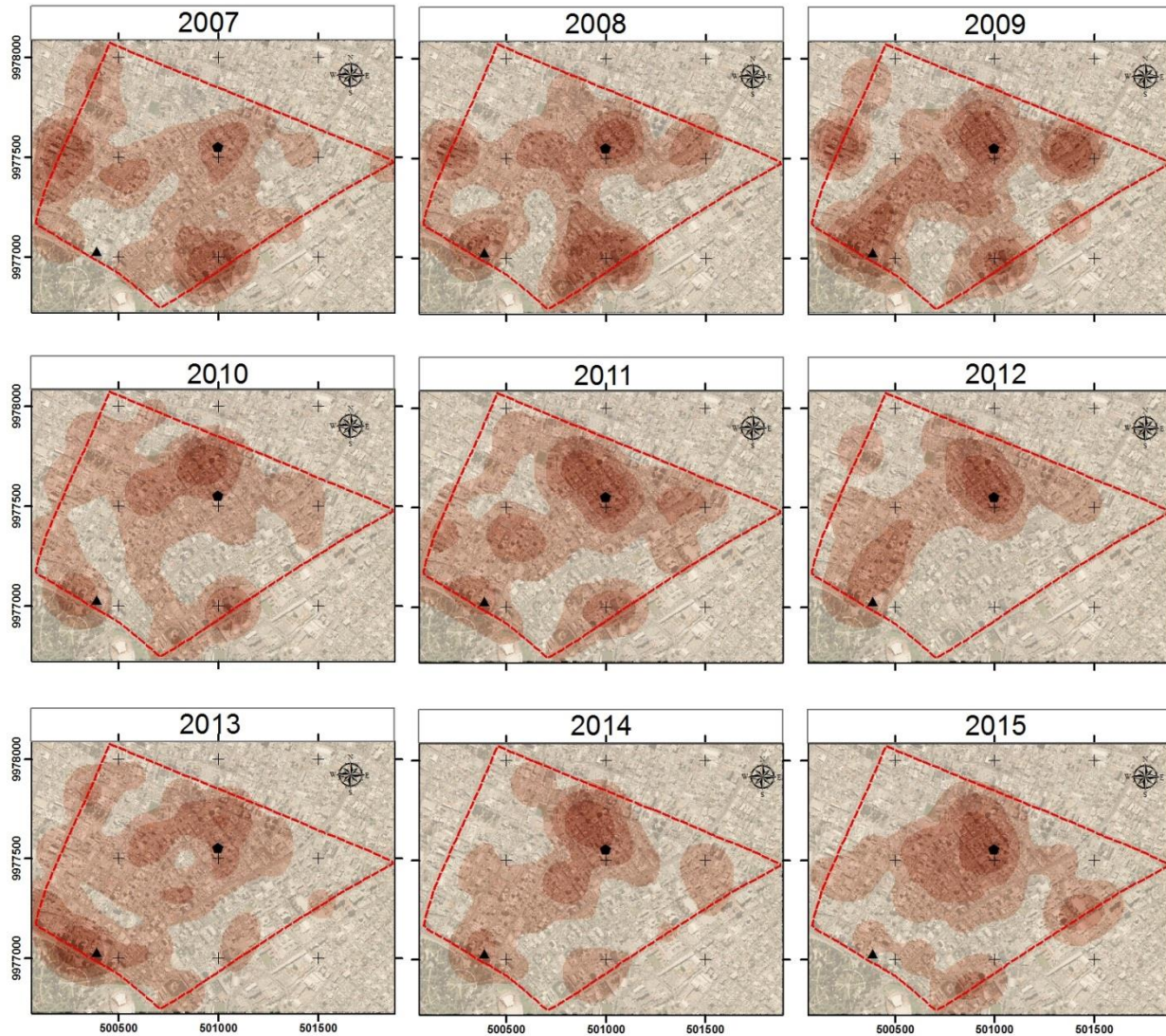
Cabe recalcar que la zona centro norte del barrio, delimitada por las calles Luis Cordero en el norte, Vicente Ramón Roca en el sur y Gral. Upiano Páez y Av. 6 de Diciembre al occidente y oriente respectivamente, se caracteriza por poseer una constante oscilación de densidad de robo de automotores entre “Alta” y “Muy Alta” a lo largo de los 9 años de análisis. Específicamente en las intersecciones de la Av. Amazonas con las calles Joaquín Pinto y Mariscal Foch; y de igual manera sus confluencias con las calles Reina Victoria y Juan León Mera, del año 2009 al 2014 el robo de automotores califica en una densidad “Muy Alta”.

Por otro lado las intersecciones de las Av. 9 de Octubre y Av. Amazonas con las calles 18 de Septiembre, Jorge Washington y Gral. Robles han fluctuado a partir del año 2008 entre las densidades “Media”, “Alta” y “Muy Alta” y no es hasta el 2014 cuando las incidencias reflejan tan solo niveles medios en este sector.

Es meritorio destacar la constante reducción en la existencia de puntos calientes en el barrio, que puede ser reflejada al considerar la ocurrencia de 5 zonas con densidad “Muy Alta” en el año 2009 y la existencia de una sola zona con esta categoría en el año 2015.

En términos generales, como se visualiza en el mapa 22, el robo de automotores en La Mariscal ha adoptado una distribución más o menos concentrada, donde los focos de inseguridad más representativos que conforman la categoría delictiva “Alta” y “Muy Alta” están localizados en la zona noroccidental de la Plaza Foch, formando un punto caliente que se extiende hasta aproximadamente 400 metros de distancia de este punto. De la misma manera, en la actualidad existen dos zonas de concentración delictiva con densidad “Alta” localizadas en las confluencias de la Av. 12 de Octubre con las calles Mariscal Foch y Lizardo García; y de igual forma, las intersecciones de la Av. 12 de Octubre con las calles Gral. Robles y Vicente Ramón Roca.

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES LA MARISCAL 2007-2015



LEYENDA

Robo de automotores

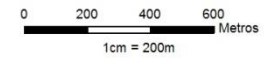
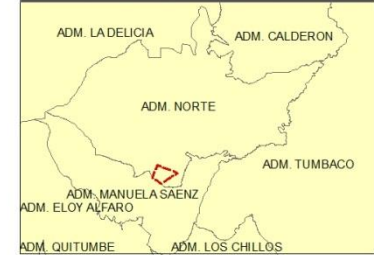
Densidad

- Baja
- Media
- Alta
- Muy Alta

SIMBOLOGÍA

- Hotel Hilton Colón
- Plaza Foch
- Límite barrial La Mariscal

UBICACIÓN DEL BARRIO RESPECTO A LA ADMINISTRACIÓN ZONAL



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE GEOGRAFÍA

MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES SAN ISIDRO DEL INCA 2007-2015

ELABORADO POR: Carol Bedoya Enriquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo
MAPA #: 03	ESCALA IMPRESIÓN 1:20.000 ESCALA TRABAJO 1:8.000
FECHA ELABORACIÓN: 01/Febrero/2016	

FUENTE:

- DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000
- OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000
- SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000
- SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000

2.3.3. San Isidro del Inca

Mediante el análisis del mapa 4 se define la distribución del robo de automotores a partir del año 2007 hasta el 2015 en el barrio San Isidro del Inca, destacándose la reiterada pertenencia de la zona suroccidental a la categoría delictiva de densidad “Muy Alta”, abarcando aproximadamente 150m a la redonda de la intersección de la Av. El Inca y la calle De los Guabos del año 2007 al 2014, sin embargo en el año 2015 este foco delictivo toma una dirección nororiental con la intersección de las calles De las Madreselvas y Tixán como centro del mismo.

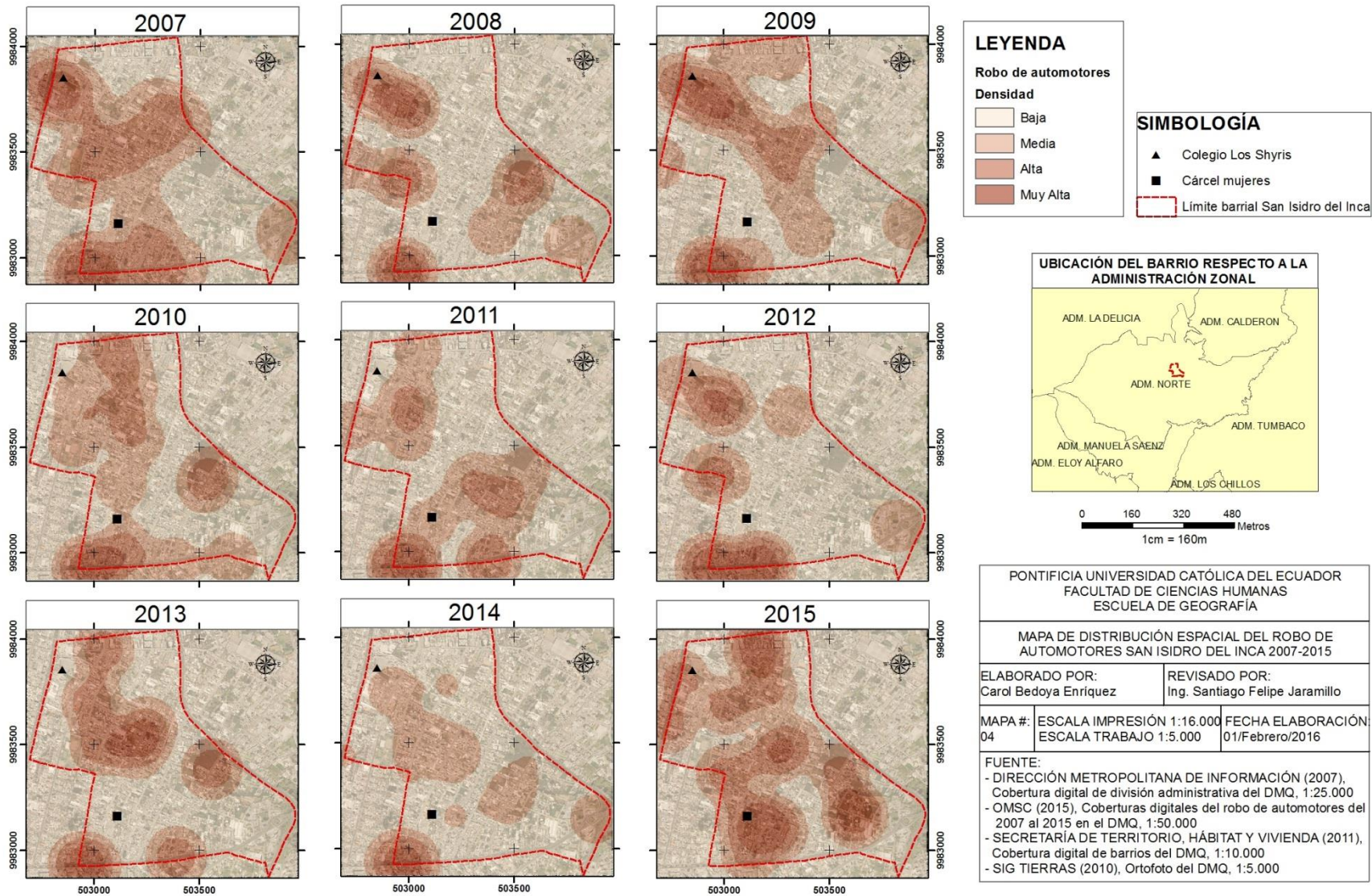
Las zonas aledañas del Colegio Los Shyrís, mantienen una notable fluctuación entre densidades “Media”, “Alta” y “muy Alta” a través de los 9 años de análisis, registrándose los periodos con menos denuncias en los años 2010, 2011, 2013 y 2014; por el contrario en los años 2007, 2008 y 2009 la densidad es mayor y la distribución adquiere una dirección suroriental.

Cabe mencionar que el límite izquierdo del barrio, la Av. 6 de Diciembre, hasta el año 2014 estaba sujeta a una variable caracterización delictiva ya que hasta ese año sus intersecciones en la porción superior, como las calles De las Cucardas y De las Hortensias, pertenecían a la categoría de densidad “Media” y “Alta”; y no es hasta el 2015 cuando esta distribución toma un rumbo sur cubriendo todo el límite occidental del barrio, extendiéndose hacia el interior del mismo hasta la calle Joaquín Sumaita. La densidad del robo de automotores adquiere un nivel muy alto en la zona norte del barrio cubriendo las calles De los Álamos, De las Frutillas y De las Fucsias, con las calles Juan Alzuro y De los Guabos como límites occidental y oriental respectivamente, este foco delictivo cubre aproximadamente 60 km².

La zona suroriental del barrio, hasta el año 2014, no representaba gran problema en el tema de robo de automotores, ya que la caracterizaba una densidad delictiva “Baja” o “Media”, sin embargo en el 2015 incrementa repentinamente el número de denuncias atribuyéndole a la zona densidades muy altas de este tipo de delitos siendo llevados a cabo en el extremo oriental de la calle De los Nogales a la altura de las inmediaciones de las calles De los Chamburo y De los Tilos.

La distribución actual del robo de automotores en San Isidro del Inca, como se aprecia en el mapa 31, cuenta con 4 puntos calientes de densidad “Muy Alta” ubicados en la zona norte, centro, sur y este del barrio; además se distinguen 4 porciones de territorio con densidad “Alta” en la zona centro, centro-norte, este y oeste del barrio.

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES SAN ISIDRO DEL INCA 2007-2015



Es evidente que en los 8 años previos al 2015 no se había contado con una distribución del crimen tan generalizada, solía mantenerse una cantidad de puntos calientes con cierta distancia de separación uno del otro, no obstante en el año 2015 estas distancias se ven reducidas, llegando a colindar entre sí zonas con densidades medias que en años pasados representaban superficies menores y por ende más distantes una de la otra.

2.4. Análisis de la información de campo

Tomando en cuenta los resultados obtenidos en la elaboración cartográfica del punto 2.3, en esta sección se lleva a cabo un trabajo de campo con el objetivo de recolectar información sobre las características de las zonas que en la actualidad representan puntos calientes de robo de automotores al reflejar una densidad “Muy Alta” a través de la toma de evidencias fotográficas para su posterior análisis y de esta manera, considerando que la delincuencia no es un fenómeno espontáneo, adoptar al método geográfico como una herramienta para definir las causalidades en la ocurrencia de altos índices delictivos.

2.4.1. Jipijapa

Tal como se refleja en el mapa 13, la zona que representa una densidad “Muy Alta” de robo de automotores se localiza en las inmediaciones del Parque Isla Tortuga desde la Av. Amazonas hasta la calle Isla San Cristóbal, por lo que aproximadamente a las 4:45pm del jueves 11 de febrero del 2016 se inicia la toma de fotografías del lugar.

Al transitar por la Av. Tomas de Berlanga se puede observar, como se muestra en las Fotos 1, 2, 3, 4 y 5, que gran parte de los predios son utilizados con fines comerciales y que casi la totalidad de los mismos carecen de espacios destinados para el estacionamiento de automotores.

Al no contar con espacios definidos para el aparcamiento de automotores, la población flotante que llega al lugar en un medio de transporte particular atraída por la gran actividad comercial de la zona que incluye locales de comida rápida, nacional y extranjera, peluquerías y demás, se ve obligada a usar la vía pública como espacio de estacionamiento.

De esta manera, los clientes y usuarios dejan aparcado su medio de transporte generalmente en las intersecciones de la Av. Tomás de Berlanga, como la calle Isla Genovesa (Foto 6), Isla San Cristóbal (Foto 7) e Isla Isabela (Foto 8), lugares que en la cartografía elaborada en el punto 2.3 coinciden como zonas calientes del robo de automotores en el barrio.

Es importante destacar también que en estas calles la actividad comercial es casi nula ya que la mayor parte de predios son destinados para la vivienda y por lo que pudo ser comprobado en el campo, la presencia de transeúntes a lo largo de estas intersecciones es muy poco frecuente.

La presencia casi nula de transeúntes en la zona es incluso reflejada en el Parque Isla Tortuga, (Ver Foto 9, 10, 11, 12 y 13) un espacio público que si bien cuenta con pequeñas canchas, bancas y juegos infantiles, no representan un lugar de esparcimiento para la comunidad del barrio Jipijapa ya que con la alta presencia de población flotante circundante, este significa en gran parte un tramo de cruce desde la Av. Amazonas hasta la Av. De los Shyris, confirmándose lo planteado por Castro en su repositorio del año 2014.

En virtud de los hechos constatados en el trabajo de campo, se logra asumir que la causa de la concentración “Muy Alta” y “Alta” de robo de automotores en esta zona, es el gran número de vehículos que, por la falta de estacionamientos en los establecimientos comerciales de la Av. Tomas de Berlanga, son estacionados de forma temporal en las calles transversales. El mediano o largo periodo de tiempo en el que estos automotores permanecen aparcados en el lugar incrementa la vulnerabilidad de los mismos al significar un blanco fácil para los delincuentes, quienes seguramente cuentan con el tiempo suficiente para sustraerlo.

Por otro lado, el hecho de contar con espacios públicos como en este caso el Parque Isla Tortuga, que son eventualmente transitados pero no cuentan con la presencia de una sociedad que se apropie del espacio, representa una amenaza hacia la propiedad privada en general ya que no se genera una voz de alerta hacia las autoridades competentes por parte de los posibles espectadores ante la ocurrencia de algún hecho delictivo.

Es evidente que la presencia constante del gran número de automotores en las transversales de la Av. Tomás de Berlanga es un factor determinante para la ocurrencia de sus robos ya que estos permanecen sin vigilancia durante el tiempo de ausencia de los propietarios. De la misma manera, el Parque Isla Tortuga en lugar de significar un área de esparcimiento familiar, representa un foco delictivo al estar transitado en su mayoría por personas con un lugar distinto de destino usándolo como camino de cruce entre las calles que atraviesa el parque.

2.4.2. La Mariscal

Siendo aproximadamente las 2pm del 25 de febrero de 2016 inicia el levantamiento de información fotográfica de la zona en la que, conforme al mapa 22, se suscita una densidad “Muy Alta” de robo de automotores. De esta manera el recorrido inicia sobre las calles Av. Amazonas, Juan León Mera, Reina Victoria y Diego de Almagro desde la altura de la calle Wilson hasta la José Calama.

A pesar de que el barrio es reconocido por ofrecer un sinnúmero de alternativas para el entretenimiento nocturno, se logra evidenciar en las Foto 14 y 15 que el movimiento y actividad comercial inician desde horas de la mañana debido a la presencia demográfica que en su mayoría oscila entre los 18 y 25 años de edad.

Es claro que a través del tiempo, el espacio se adaptó a los requerimientos de la población ya que existen diversos servicios para satisfacer sus diferentes recuestas, tales como bares, discotecas, lounges, agencias de viajes, librerías, venta de artesanías, etc. que día a día atraen a niveles altos de población flotante; esta es una característica compartida entre los ejes viales sujetos al análisis, sin embargo las calles Av. Amazonas (Foto 16), Juan León Mera (Foto 17 y 18) y la zona norte de la Reina Victoria a partir de su intersección con la calle Joaquín Pinto (Foto 19 y 20) no cuentan con espacios destinados para el estacionamiento de automotores.

No obstante, calles como la Diego de Almagro (Foto 21), la Joaquín Pinto (Foto 22) y ciertos tramos de la Mariscal Foch (Foto 23), cuentan con el servicio municipal de Zona Azul a lo largo del barrio, mismo que cesa a partir de las 18:00 cuando los automotores quedan a cargo de la vigilancia de personas particulares quienes asignan una tarifa definida a cambio del cuidado del vehículo durante toda la noche.

Los altos niveles de robo de automotores en el barrio puede ser justificado a causa de las distintas actividades que se desarrollan en el lugar, las cuales atraen a gran cantidad de personas hasta altas horas de la noche y los automotores que en la mayoría de casos son estacionados en la vía pública significan un blanco fácil para los delincuentes, razón por la cual los robos bajo esta condición representan casi el 90% de los llevados a cabo en la zona y que han sido denunciados.

Existen horas de la noche en las que la concentración demográfica se localiza en determinados puntos de La Mariscal, especialmente en la Plaza El Quinde y sus alrededores, que comúnmente se encuentran distantes de las calles donde los automotores

son aparcados, creando un ambiente propicio para la ocurrencia de hechos delictivos al ser calles poco transitadas.

Es importante destacar que las personas que cumplen con el cuidado de los automotores en algunas de las vías públicas a partir de las 8pm no siempre cuentan con la capacidad ni condiciones, tanto físicas como de edad, para enfrentar un evento delictivo. Además, no se descarta la posible relación de complicidad entre los vigilantes y los grupos delictivos.

Es importante tomar en cuenta además, que las actividades ilícitas que se llevan a cabo en este barrio como la venta de drogas y el consumo desmedido de alcohol en conjunto con la inseguridad por falta de control de las autoridades competentes confieren para constituir los problemas sociales de La Mariscal (PE La Mariscal, 2011).

2.4.3. San Isidro del Inca

Aproximadamente a las 11am del 18 de febrero del 2016 se acude a las zonas del barrio en las que, según se confirma en el mapa 31, se localizan las mayores incidencias de robo de automotores de acuerdo a los registros del año 2015.

El recorrido inicia en la zona suroriental del barrio que cuenta con una densidad “Muy Alta” de robo de automotores, en los alrededores de las calles De los Tilos, Los Robles y De los Cardos, donde a través de las Fotos 24, 25 y 26 se muestra lo desolado del lugar en cuanto al tránsito vehicular y de pobladores; cabe recalcar la sensación de inseguridad que genera este factor en el transcurso de la recolección de información.

En las tres calles se reitera existencia de grandes lotes aparentemente baldíos, lo cual de alguna manera justifica el reducido flujo demográfico en el lugar, ya que no representan ninguna actividad comercial ni denotan una utilización predial de vivienda actual ni potencial.

Durante el recorrido a través de esta zona se presencié en una ocasión el paso de una unidad de policía motorizada realizando una inspección matutina en el barrio a lo largo de la calle De los Cardos, la cual posiblemente pertenece a las unidades de control y vigilancia de la UPC “Julio Matovelle” ubicada en la calle De los Álamos y Almería.

La investigación continúa hacia las inmediaciones de la Cárcel de Mujeres, en el sector sur del barrio, a través de las calles Tixán, De los Madroños, De las Madre Selvas y De las Toronjas, donde a diferencia de la zona de análisis previa se cuenta con una actividad comercial moderada y un flujo demográfico significativo además de la presencia

de varios automotores estacionados en la vía pública, como se evidencia en las Fotos 27, 28 y 29.

Avanzando hacia la zona central del barrio, hacia las intersecciones de las calles Lizarzaburo, De las Hiedras y De las Madre Selvas, donde se observaron rondas policiales por tres ocasiones, se percibe la presencia de algunos automotores estacionados en la vía pública, sin embargo no se denota una actividad comercial significativa que justifique este factor, por lo que se asume que los propietarios los estacionan de manera temporal mientras se encuentran dentro de las viviendas. Ver Fotos 30, 31 y 32.

Para finalizar el recorrido se recolecta información en la zona norte del barrio, a los alrededores del Colegio Los Shyris, en las calles De las Frutillas (Foto 33), De las Congonas (Foto 34) y De las Cucardas (Foto 35). Se observa que los predios son utilizados como viviendas y que el tránsito tanto vehicular como demográfico es reducido.

Es importante destacar que durante el levantamiento de la información fotográfica, se observa la existencia de varios predios que son utilizados como mecánicas (Ver Foto 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43 y 44) y de acuerdo a una transeúnte, que prefirió mantener en reserva su identidad, varios de estos establecimientos cuentan con partes robadas de automotores que posteriormente son vendidas como repuestos usados. También asegura que una de las causas de la inseguridad de la zona es la existencia y residencia en el barrio de miembros de distintas pandillas.

Es clara la posibilidad de que la causa de los altos índices de robos de automotores en el barrio se deba a la presencia de grupos sociales criminales, sin embargo un aspecto determinante es el hecho de contar con vehículos estacionados en las vías, mismas que en su mayoría no reflejan mayor flujo tanto demográfico como vehicular, a excepción de las calles De las Toronjas y De los Madroños.

Si bien los controles policiales se reflejan en el transcurso del día, al parecer no generan los resultados esperados ya que el barrio se ubica entre los primeros lugares de mayor incidencia de robo de automotores, comprobándose que es necesario plantear nuevas alternativas de mitigación del crimen, ya que no basta solo con contar con entidades de control, sino lograr una respuesta de la población a través del control social.

Por otro lado, la posibilidad de que sean los automotores del barrio la fuente de recursos para la venta de repuestos robados en las mecánicas del lugar, es un factor que deberá ser tomado muy en cuenta al momento de plantear las medidas preventivas en el capítulo a continuación.

Con todo el trabajo llevado a cabo en este capítulo, además de definir el dinamismo espacial que ha adoptado la distribución del crimen relacionada con el robo de automotores en los 3 barrios durante los 9 años de análisis, se logra confirmar, a través del método geográfico, la hipótesis planteada por David Harvey; los efectos del capitalismo definen los niveles de delincuencia en la ciudad.

Si bien algunas de las causas de la ocurrencia de hechos delictivos están ligadas al desempleo, estratos sociales, consumo de drogas, entre otras, se corrobora que el desarrollo de espacios desiguales tiene una relación directa con los efectos del capitalismo en la ciudad ya que si bien al comparar los niveles económicos de la población residente en La Mariscal, Jipijapa y San Isidro del Inca, este último representa el barrio con menores recursos económicos y sin embargo sus estadísticas respecto al robo de automotores constituyen los índices más bajos en comparación con los otros dos barrios, significando que figura una mayor relevancia las actividades que se desarrollan en un territorio para definir niveles de criminalidad.

Por otro lado, es claro que los dos barrios con mayor índice de robo de automotores, La Mariscal y Jipijapa, comparten la característica de contar con un flujo constante de población flotante debido a las actividades que se desarrollan y a los servicios que ofrecen, la cual debido a la relación que posee con el lugar carece de vínculos con el espacio y, bajo la perspectiva de la Escuela de Chicago, al mismo tiempo significa un debilitamiento e incluso la inexistencia del control social, justificándose de esta manera la ocurrencia de eventos violentos, crimen y anomias en general, confirmándose lo citado por Hernando en el año 2006, quien afirma la existencia de una relación directa entre la influencia del medio y el comportamiento humano.

CAPÍTULO III

ANÁLISIS DE LOS NIVELES DE VICTIMIZACIÓN Y PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD. ESTUDIO DE CASO: BARRIOS JIPIJAPA, LA MARISCAL Y SAN ISIDRO DEL INCA DE LA ADMINISTRACIÓN NORTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Tomando en cuenta que la seguridad abarca una parte objetiva, vinculada con la distribución espacial y los niveles de delincuencia existentes en un espacio definido, y una parte subjetiva definida por sensaciones de incertidumbre respecto al bienestar personal o colectivo; es meritorio iniciar en este capítulo, un estudio sobre la percepción que generan los altos índices delictivos en los tres barrios objetos del estudio de caso.

En vista de que en los últimos años el estudio de la significación del miedo ha tomado protagonismo entre las investigaciones sobre la problemática criminal, iniciándose en Estados Unidos con la Investigación Nacional del Crimen y posteriormente en el Reino Unido (Hernando, 2006, p. 517), se llevarán a cabo un trabajo de campo (encuestas) que permita definir la experiencia de las personas y las actitudes y sensaciones que poseen en relación a la violencia urbana.

La investigación es desarrollada a través de la elaboración de 118 encuestas, a personas mayores de 16 años, divididas entre los tres barrios de manera proporcional de acuerdo a su población; de este modo en Jipijapa se realizan 34 encuestas, en La Mariscal 63 encuestas y en San Isidro del Inca 21 encuestas, presentando los siguientes resultados:

3.1. Percepción de seguridad

1) ¿En las últimas dos semanas han conversado con sus familiares, amistades o compañeros/as sobre delincuencia y seguridad?

Los resultados obtenidos muestran que a pesar de que los tres barrios estén ubicados relativamente distantes uno del otro, es un aspecto constante que temas de delincuencia y seguridad sean tratados en los últimos días por la mayoría de los encuestados; así, en Jipijapa se obtuvo una respuesta afirmativa por parte del 79% de la muestra, mientras que en La Mariscal el valor asciende al 84% y en San Isidro del Inca alcanza el 86%. Ver cuadro 3.

BARRIO	N° ENCUESTAS	SI	SI (%)	NO	NO (%)
Jipijapa	34	27	79.4	7	20.6
La Mariscal	63	53	84.1	10	15.9
San Isidro del Inca	21	18	85.7	3	14.3

Cuadro 3. Delincuencia y seguridad como temas de discusión
Elaboración propia

El gráfico 2 muestra una comparación entre los resultados obtenidos en los tres barrios, donde se aprecia que en San Isidro del Inca los temas de delincuencia y seguridad tienen, aunque no con una diferencia significativa, mayor relevancia como tema de discusión respecto a los otros dos barrios. De igual manera se realiza una representación a manera de sub-gráfico en el que se expresa la ponderación de los tipos de delitos que han sido puestos en discusión entre la familia y/o amigos del encuestado, mismos que corresponden a las respuestas afirmativas de esta pregunta.

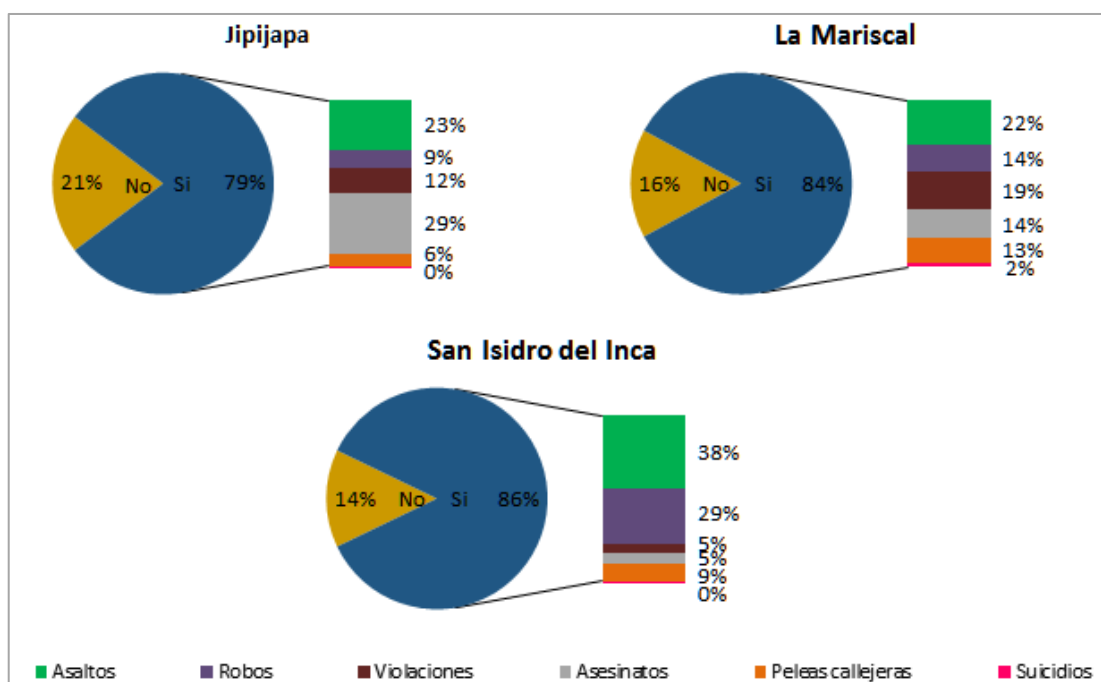


Gráfico 2. Discusión sobre delitos y tipo de delitos
Elaboración propia

Se sostiene que mientras en el barrio Jipijapa los asesinatos generan mayor expectativa entre los pobladores, en La Mariscal y en San Isidro del Inca temas relacionados con el delito del asalto tienen mayor incidencia entre las conversaciones de los encuestados; contrastando con los suicidios, que representan un factor común entre los tres barrios al

significar las ponderaciones más bajas, presentando en Jipijapa y San Isidro del Inca un 0% y en La Mariscal un 2% correspondiente a un encuestado.

Las charlas sobre violaciones tienen mayor ocurrencia en La Mariscal con un 19% (12 encuestas), seguido por Jipijapa con 12% (4 encuestas) y San Isidro del Inca 5% (1 encuesta). Cabe recalcar que en el transcurso de la elaboración de las encuestas en La Mariscal, un encuestado sostuvo que hace pocos días se había producido la violación de una mujer en un bar; siendo este antecedente la posible explicación para que las violaciones figuren el segundo delito más tratado en el barrio.

Las peleas callejeras, aunque no representan altas ponderaciones en los tres barrios, en La Mariscal y en San Isidro del Inca este tema tiene mayor relevancia respecto a la ponderación obtenida para el barrio Jipijapa, posiblemente por el alto consumo de bebidas alcohólicas, sustancias ilícitas, prostitución, etc. de La Mariscal y la presencia de grupos subversivos (pandillas) en San Isidro del Inca.

2) Comparado con un año atrás, considera que su barrio es menos seguro, igual de seguro o más seguro?

Existe un criterio compartido entre los encuestados del barrio La Mariscal y San Isidro del Inca sobre la seguridad de su barrio, ambos atribuyéndole en su mayoría (81% y 62% respectivamente) la característica de “Menos Seguro”. Mientras que Jipijapa, de acuerdo a los resultados obtenidos tras la tabulación de las encuestas, mantiene la condición de “Igual de Seguro” bajo la percepción del 53% de encuestados, como se aprecia en el cuadro 4.

BARRIO	TOTAL DE ENCUESTAS	MENOS SEGURO		IGUAL DE SEGURO		MÁS SEGURO	
		Encuestas	%	Encuestas	%	Encuestas	%
Jipijapa	34	14	41,2	18	52,9	2	5,9
La Mariscal	63	51	81,0	12	19,0	0	0,0
San Isidro del Inca	21	13	61,9	8	38,1	0	0,0

Cuadro 4. Niveles de seguridad en los barrios
Elaboración propia

En el caso de Jipijapa, si bien el 53% se traduce como la mayoría, el valor se aleja tan solo con 12 puntos de la categoría “Menos Seguro” la cual significa el 41% de testimonios, señalando que existe una opinión un tanto dividida sobre la seguridad del lugar.

El atributo “Más Seguro” fue el aspecto menos popular elegido para caracterizar la seguridad de los barrios, obteniéndose únicamente 2 respuestas (6%) a favor de esta condición en el barrio Jipijapa. Esto refleja que la sensación de seguridad a través del tiempo adquiere una tendencia negativa, en la que la preocupación sobre el bienestar personal y de la propiedad incrementa al desenvolverse en un medio con una continua ocurrencia de anomias.

3) Considera que en la actualidad, en la ciudad, la inseguridad respecto al delito es un problema nada importante, poco importante, bastante importante o muy importante? Como se observa en el cuadro 5, las categorías “Nada Importante” y “Poco Importante” reciben una negativa por parte de los encuestados, obteniéndose en ambas una ponderación del 0%. Mientras que la gran mayoría en los tres barrios considera que la inseguridad que representa la ocurrencia de delitos significa una problemática de mucha importancia, mostrándose una gran inclinación hacia la “Muy Importante”.

BARRIO	NADA IMPORTANTE		POCO IMPORTANTE		BASTANTE IMPORTANTE		MUY IMPORTANTE	
	Encuestas	%	Encuestas	%	Encuestas	%	Encuestas	%
Jipijapa	0	0,0	0	0,0	2	5,9	32	94,1
La Mariscal	0	0,0	0	0,0	1	1,6	62	98,4
San Isidro del Inca	0	0,0	0	0,0	0	0,0	21	100,0

Cuadro 5. Importancia de la temática delictiva
Elaboración propia

Los temas vinculados con la seguridad siempre representarán un alto interés e importancia entre las personas ya que al desenvolverse o llevar a cabo diferentes actividades en espacios con seguridad limitada, se produce una gran incertidumbre sobre el bienestar que puede proporcionar ese espacio, produciendo no solo sensaciones de vulnerabilidad, sino de preocupación ya que obviamente todos los ciudadanos preferirían habitar o transitar barrios que no solo generen sensaciones de seguridad, sino que la misma esté garantizada en toda su superficie.

4) ¿Cuán seguro se siente al caminar en su barrio por la noche?

Se evidencia que en los tres barrios ocurre la sensación de poca seguridad al momento de transitar por sus calles en las noches, eligiendo esta respuesta el 74% de encuestados en Jipijapa, el 70% en La Mariscal y el 71% en San Isidro del Inca.

Y mientras que la segunda opción más popular fue “Nada Seguro” en los tres barrios, la opción “Muy Seguro” significó una ponderación del 0%, seguida por valores similarmente bajos entre sí pertenecientes a la categoría “Bastante Seguro”, como se logra apreciar en el gráfico 3.

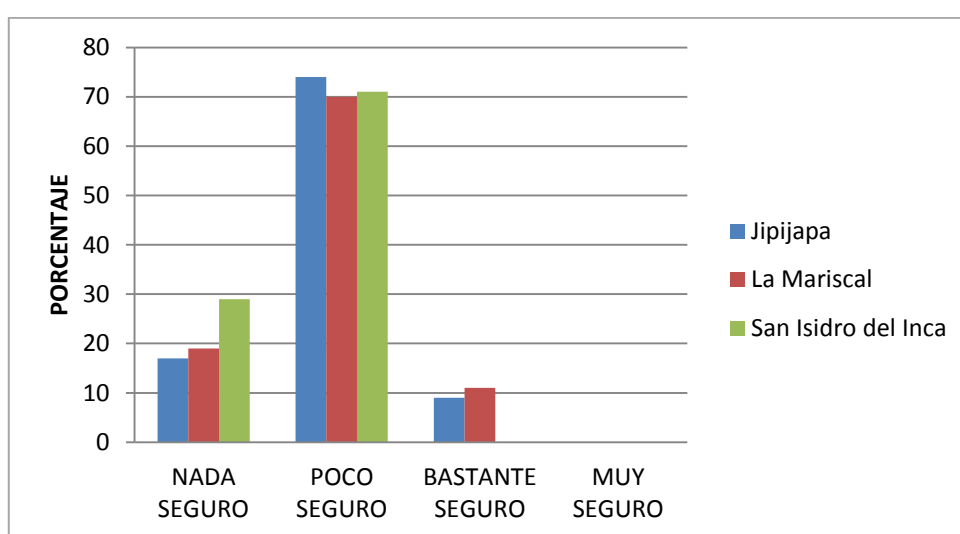


Gráfico 3. Seguridad nocturna de los barrios
Elaboración propia

Es claro que los resultados obtenidos hasta este punto de la encuesta confirman lo planteado por Hernando en el año 2006, quien asegura que el temor por la seguridad individual nunca va a ser excesivo, ya que al considerar los niveles de criminalidad vinculados con el robo de automotores, se denota una congruencia con la importancia y preocupación que generan los temas de violencia urbana, al significar objeto de discusión entre familiares y amigos de la mayoría de encuestados en los tres barrios, al considerar a la amenaza del crimen como una problemática muy importante y al percibir que la seguridad de estos espacios decrece a través del tiempo repercutiendo en sensaciones de inseguridad especialmente en horas de la noche.

5) ¿Posee automotor?

El 100% de la muestra (118) respondió de manera afirmativa a este cuestionamiento, comprendiéndose que la posesión de un automotor se ha convertido en un aspecto común y de cierta forma necesario para llevar a cabo diferentes actividades o simplemente por mayor comodidad de los propietarios.

5.1) ¿Cuán seguro se siente cuando está solo/a en él?

La mayoría de encuestados en los tres barrios coinciden en el criterio de sentir mucha seguridad al encontrarse dentro de su automotor, especialmente en el barrio Jipijapa donde el 79% de la muestra (27 encuestas) optó por la opción “Muy Seguro” en esta sección de la encuesta, mientras que en La Mariscal lo hacen el 45% (28 encuestas) y en San Isidro del Inca el 42% (9 encuestas).

Por otro lado, mientras en Jipijapa la segunda categoría más popular es la opción “Bastante Seguro”, con un 15% de respuestas, en La Mariscal lo es la categoría “Poco Seguro” con 25% de afirmaciones y en San Isidro del Inca ambas opciones cuentan con una popularidad del 29%.

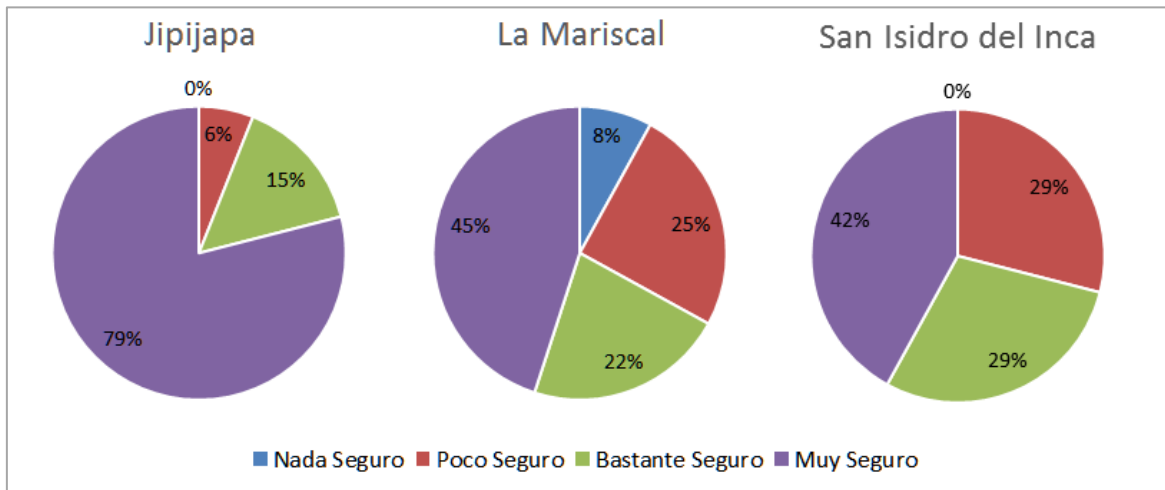


Gráfico 4. Nivel de seguridad dentro del automotor
Elaboración propia

Sin embargo, la categoría “Nada Seguro” fue la menos elegida entre los encuestados en todos los barrios, significando un 0% en Jipijapa y en San Isidro del Inca, y un 5% en La Mariscal. Ver gráfico 4.

Los resultados traducen que el encontrarse dentro de un automotor, genera una alta sensación de seguridad entre la mayoría de los encuestados, posiblemente porque este

representa una barrera entre lo que se concibe como un espacio seguro y el medio externo, en el cual existe la posibilidad de ocurrencia de eventos delictivos.

6) ¿Si en algún momento necesitara ayuda policial, confía en que sea oportuna y eficiente?

Es evidente que la confianza respecto a la labor policial es bastante reducida en los tres barrios, donde el 85% de los encuestados en Jipijapa, el 92% de La Mariscal y el 95% de San Isidro del Inca, aseguran el trabajo de las autoridades policiales es muy deficiente al momento de enfrentar situaciones delictivas. Ver gráfico 5.

Con la finalidad de indagar un poco más sobre las razones que conllevan a los encuestados a optar por una respuesta positiva o negativa, se solicita sustentarla respondiendo a un ¿Por qué?

En el caso de las respuestas positivas en el barrio Jipijapa, cabe recalcar que fueron obtenidas en 5 locales comerciales, donde los encuestados argumentaron que en las ocasiones en las que necesitaron de la presencia policial, bastó con activar el botón de pánico para que las autoridades llegaran al lugar para tomar cartas en el asunto y evitar la sucesión del delito, proporcionando una atención inmediata a los encuestados.

Por otro lado en el caso del barrio La Mariscal, de las 5 respuestas afirmativas, 2 fueron obtenidas de personas que sostienen que al presenciar los patrullajes que realiza el equipo policial durante el transcurso del día, automáticamente se genera una sensación de seguridad y protección, asumiendo que si un evento delictivo es presenciado, se puede contar con el apoyo de las autoridades que rondan el lugar. De las 3 restantes, 2 argumentaron que es necesario confiar en la policía ya que es la organización encargada de luchar contra el crimen y la única a la cual se puede recurrir ante la ocurrencia de algún delito. Finalmente una persona sostuvo que con la implementación del servicio ECU911 las zonas que antes eran peligrosas actualmente cuentan con una continua vigilancia por parte de las autoridades y que de cierta manera contribuye para la seguridad de los ciudadanos.

La única respuesta afirmativa obtenida en el barrio San Isidro del Inca pertenece al propietario de un local comercial, quien afirma tener vínculos familiares con dos miembros de la UPC Matovelle, sosteniendo que confía en su pronta respuesta ante la ocurrencia de cualquier emergencia.

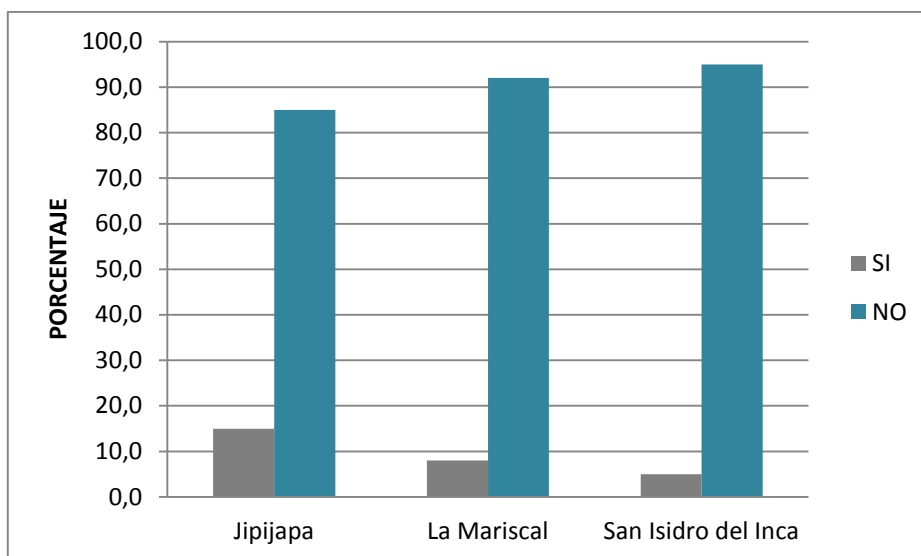


Gráfico 5. Existencia de confianza respecto a la actividad policial
Elaboración propia

Es importante señalar que los argumentos proporcionados por parte de los encuestados que se inclinaron hacia una respuesta negativa en esta pregunta, en su mayoría concuerdan entre sí, independientemente del barrio donde la encuesta fue elaborada. Por esta razón, a través del gráfico 6, se elabora el análisis de esta sección en el que se clasifican y tabulan los resultados indistintamente del barrio de su procedencia y se generan 7 opciones de respuesta dentro de las cuales caben las explicaciones provistas por los encuestados.

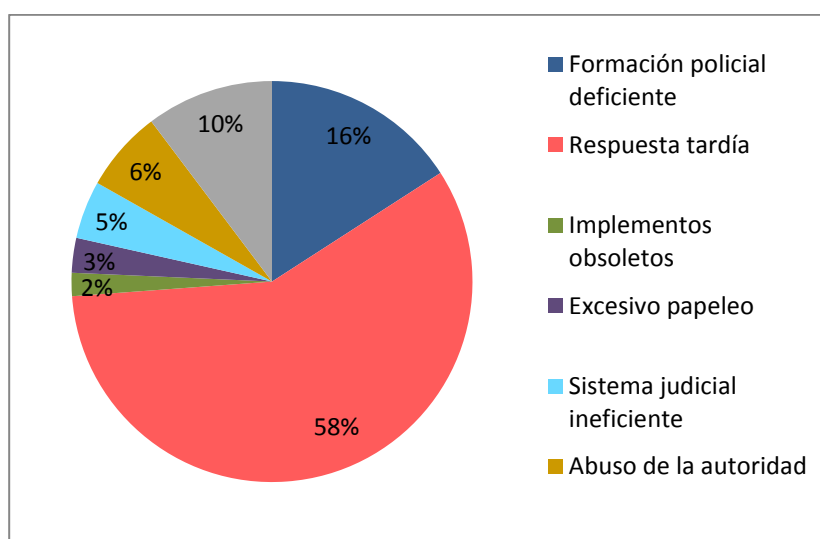


Gráfico 6. Aspectos que generan desconfianza respecto a la eficiencia policial
Elaboración propia

Los resultados indican que el aspecto principal que sustenta al desconfianza por parte de los encuestados hacia la actividad policial es el tiempo excesivo que les toma a las autoridades llegar al lugar de los hechos, asegurando que lo hacen cuando el crimen ya fue cometido y que en ocasiones no se hacen presentes, significando el 58% de las respuestas obtenidas en los tres barrios.

Por otro lado la formación policial aun es objeto de duda entre el 16% de encuestados quienes aseguran que varios uniformados no saben cómo actuar ante una situación de emergencia, que la logística que poseen no es la más adecuada, que se duplican esfuerzos a causa de una mala organización entre los miembros de la organización y que no tienen claro cuáles son los aspectos que merecen una atención y gestión prioritaria al suscitarse un delito.

El aspecto vinculado con la corrupción por parte de los miembros de la policía es el tercero más popular en esta etapa de la encuesta, con una inclinación del 10% de encuestados. Aseverando que la mayoría de policías actúan bajo su conveniencia, que en ocasiones poseen vínculos con grupos delictivos y que a cambio de suministrarles información obtienen réditos y que para obtener un servicio eficiente es necesario tener vínculos familiares o de amistad con el personal de la policía.

El 6% de encuestados que aseguraron que no confían en que la actividad policial sea eficaz y oportuna justifican su respuesta por el abuso de autoridad con el que algunos miembros de la policía llevan a cabo sus actividades, asegurando que son ellos quienes eligen cuáles casos atender y cuáles no, que no están a servicio de la comunidad ya que actúan dependiendo de lo que a su criterio es necesario.

Existen críticas por parte del 5% de encuestados sobre la eficiencia del sistema judicial vigente, quienes manifiestan que las leyes, en miras del cumplimiento de los derechos humanos, favorecen a los delincuentes al momento de hacerse efectivas y que si llegan a atrapar a algún malhechor, este es puesto en libertad minutos después de haber cometido el delito.

El 3% de encuestados justifican su negativa ante la labor policial debido a los largos procesos burocráticos que deben llevarse a cabo tras la ocurrencia de algún delito, asegurando que a pesar de que invierten tiempo y energía en su elaboración, nunca se obtienen soluciones favorables para las víctimas y que todo termina por formar parte de archivos policiales y estadísticas.

Y finalmente, una minoría del 2% sostiene que en el país, los antisociales en ocasiones cuentan con mejores armas y equipamientos que el cuerpo policial, y que por esta razón la delincuencia incrementa a través del tiempo al no lograr un control efectivo por parte de la autoridad competente.

3.2. Victimización

1) ¿Ha sido víctima de robo total de un automotor en este barrio?

De los 118 encuestados, 7 de ellos que significan el 6% confirman haber experimentado el robo de un automotor mientras este se encontraba en alguno de los tres barrios del análisis. Así, 3 respuestas afirmativas provinieron de encuestados del barrio Jipijapa, 2 de La Mariscal y otras 2 una del barrio San Isidro del Inca.

2) ¿En qué momento del día se dio el hecho?

Como refleja la tabla 1, de los robos llevados a cabo en Jipijapa, La Mariscal y San Isidro del Inca y que logran registrarse en esta encuesta, al menos uno de cada barrio ocurrió en horas de la tarde, dos se produjeron en la noche (Jipijapa, San Isidro del Inca) y solo uno en La Mariscal se produjo en la mañana.

BARRIO	NÚMERO INCIDENTES	MOMENTO DE OCURRENCIA		
		Mañana	Tarde	Noche/Madrugada
Jipijapa	1		X	
	2		X	
	3			X
La Mariscal	1	X		
	2		X	
San Isidro del Inca	1			X
	2			X

Tabla 1. Momento del día de la ocurrencia del delito
Elaboración propia

Tal como fue apreciado en el trabajo de campo del capítulo anterior, las personas que hacen uso de los servicios y el comercio que ofrece la calle tomas de Berlanga en el barrio Jipijapa aparcen su automotor en calles transversales siendo vulnerables en vista de que no proporcionan mayor seguridad, especialmente en horas de la tarde y la noche, que es cuando la actividad y el flujo demográfico incrementan en la zona al existir locales de venta de comida, bares, cafés, etc.

Al igual que en la Mariscal, donde por sus características y condiciones de turismo y diversión, las actividades inician desde la mañana, y a pesar de que se cuenta con algunos estacionamientos privados, aún existen personas que parquean su automotor en la vía pública, incrementando su vulnerabilidad y en ocasiones existen imprudencias por parte de los propietarios. Así lo afirma el Cabo Primero Pedro Toapaxi, sosteniendo que independientemente de las condiciones en las que se encuentre el automotor es importante que las personas sean más precavidas respecto a su seguridad ya que existen ocasiones en las que las ventanas no son cerradas completamente e incluso objetos de valor son dejados dentro atrayendo a los delincuentes.

En el caso de San Isidro del Inca, uno de los robos fue ocurrido en el momento del día en el que, de acuerdo con la encuesta pasada, las personas se sienten poco o nada seguras al transitar en el barrio, corroborando la acertada percepción de los encuestados.

3) ¿Estuvo presente en el robo del automotor?

De los 7 casos, 6 encuestados afirmaron haber dejado solo el automotor por algunos minutos y que al volver este ya no se encontraba en el sitio donde había sido estacionado; solo 1 logró dar testimonio sobre los detalles del robo ya que estuvo presente mientras se produjo el delito.

La víctima del barrio san Isidro del Inca señala que una pareja de malhechores utilizaron armas blancas y algún tipo de droga que fue administrada a la víctima durante algunos minutos, y que momentos antes de que el automotor fuera sustraído le proporcionaron un corte en la garganta dejándolo en coma por dos semanas y sin habla durante tres meses ya que las cuerdas vocales fueron gravemente afectadas.

4) El robo se produjo mientras el automotor se encontraba estacionado (dónde) o en circulación?

La misma persona que señaló que estuvo presente en el robo del automotor también acota que este se encontraba en circulación ya que era usado como una unidad de transporte público.

Por otro lado, como se muestra en la tabla 2, cinco de los seis encuestados víctimas del robo de automotor aseguran que el hecho tuvo lugar mientras el vehículo se encontraba estacionado en la vía pública, confirmando la vulnerabilidad a la que están sujetos los automotores que son dejados aparcados sin la adecuada supervisión .

BARRIO	Número incidentes	LUGAR DE OCURRENCIA				
		Vía pública	Domicilio	Estacionamiento privado	Estacionamiento público	Otro
Jipijapa	1	X				
	2	X				
	3	X				
La Mariscal	1	X				
	2		X			
San Isidro del Inca	1	X				

Tabla 2. Lugar ocurrencia del delito
Elaboración propia

También es meritorio destacar que el hecho de que un automotor se encuentre en un estacionamiento domiciliario no significa que cuente con la seguridad necesaria para no ser robado, por supuesto; este aspecto depende del nivel de precaución que los propietarios posean con el fin de mitigar esta problemática. En el caso de la víctima del barrio La Mariscal, esta señala que el automotor, como cada noche, fue estacionado dentro del domicilio después de que su propietario cumpliera con su jornada laboral, sin embargo en la mañana siguiente, se percató que los delincuentes se lo habían llevado.

5) ¿Realizó la respectiva denuncia?

El 100% de las víctimas incluidas en esta investigación afirman haber realizado los procedimientos burocráticos necesarios para registrar la denuncia del caso, con la esperanza de que en algún momento las autoridades logren recuperar el automotor o simplemente porque asumen que ese es el procedimiento que debe ser seguido a pesar de que no se tiene.

Esto demuestra que si bien la mayoría de encuestados no cuenta con una confianza firme respecto a la eficiencia de la actividad policial y tienen varias dudas sobre el compromiso que la institución tiene con la comunidad, aún se mantiene la expectativa de la posibilidad de que la policía logre cumplir sus objetivos de misión y visión.

CAPÍTULO IV

MEDIDAS DE PREVENCIÓN Y MITIGACIÓN PARA A REDUCIR LAS INCIDENCIAS DEL ROBO TOTAL DE AUTOMOTORES EN LOS BARRIOS JIPIJAPA, LA MARISCAL Y SAN ISIDRO DEL INCA DE LA ADMINISTRACIÓN NORTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.

Se evidencia que existe una serie de ventajas al contar con y promover la creación de alternativas en miras de reducir los índices de delincuencia en un territorio definido, ya que una vez cometidos los delitos se generan consecuencias, tanto a nivel psicológico, físico o ambos, que en varias ocasiones son irreparables, como las lesiones permanentes o las pérdidas humanas. De una u otra manera la ocurrencia de cualquier tipo de delito repercutirá en la percepción de la población, misma que al no contar con procedimientos adecuados de mitigación y en ocasiones por la falta de propositividad de los organismos gubernamentales competentes, sufre los efectos de este tipo de amenaza social.

Por lo tanto, considerando las características posibilistas de los territorios desde la perspectiva de la Escuela Francesa y teniendo en cuenta que el paisaje está conformado por la interacción de elementos físicos y antrópicos, en esta sección se analizarán algunas alternativas que de ser aplicadas reducirían la incidencia del robo de automotores y además cambiarían la perspectiva negativa de seguridad que experimenta la población en los tres barrios del estudio de caso.

De esta manera, se busca aprovechar de las posibilidades que los tres barrios poseen y así, promover la existencia de espacios seguros en los que la propiedad privada, en especial los automotores, estén sujetos a una mínima o nula amenaza y donde las actividades de recreación y utilización de servicios no signifique poner en riesgo la seguridad individual, considerando la visión de que la prevención genera menor impacto tanto económico como social.

4.1. Vigilancia ECU 911

Desde los inicios del año 2012, a través de la implementación del Sistema Integrado de Seguridad ECU-911, las emergencias han venido siendo atendidas a través de un solo

número telefónico que articula a varias instituciones del Estado que años atrás operaban de manera independiente (Ministerio Coordinador de Seguridad, 2015).

Así, las más de 10mil llamadas que ingresan al sistema cada día son atendidas por los operadores, quienes elaboran la ficha de registro y mediante la clasificación del caso, este es posteriormente direccionado al departamento competente. De la misma manera, este personal está encargado de vigilar las cámaras de video que desde el año 2015 ya cubren toda la superficie del territorio continental del país, con 15 centros de operaciones (Ministerio Coordinador de Seguridad, 2015).

Durante el recorrido por las instalaciones del ECU-911 en noviembre del año 2015 como parte de una salida de campo, se logró recolectar información sobre este sistema y su operación. De esta manera, la guía del recorrido afirma que cada operador está encargado de supervisar de 18 a 22 cámaras (las de mayor tamaño con capacidad giratoria de 360° y alcance de 300m y las pequeñas sin capacidad de giro y alcancen de hasta 100m), y cuando se presentan múltiples emergencias, estas son atendidas según la prioridad que el operador le asigne en vista de que los recursos disponibles no siempre son suficientes. Un segundo aspecto que genera preocupación es que existe la posibilidad de que la línea de emergencia 911 se encuentre ocupada, siendo imposible la comunicación entre las posibles víctimas y los organismos de control y auxilio.

Además, se logró presenciar la manera en la que algunos operadores abandonaban su sitio de trabajo debido a la necesidad de comunicarse con otros miembros del personal de la Sala de Despacho de Emergencias, dando lugar a la posibilidad de que una emergencia no logre ser percibida por el personal encargado debido a su ausencia.

Se realizó un levantamiento de información sobre la localización de las cámaras del Sistema Integrado de Seguridad ECU-911 dentro del perímetro de cada barrio, para de esta manera definir si el control de seguridad logra ser llevado a cabo mediante esta metodología. Así, se obtienen los mapas 32, 33 y 34 para los barrios Jipijapa, La Mariscal y San Isidro del Inca respectivamente, ubicados en la sección de Anexos.

Es claro que existe una gran diferencia entre los tres barrios respecto al área de cobertura que proporciona el Sistema Integrado de Seguridad ECU-911. De la misma manera es importante señalar que en los tres casos la localización de las cámaras demuestra una subutilización de las mismas, ya que zonas que están cubiertas por aquellas que tienen una capacidad de giro de 360° y un alcance de 300m también cuentan con la presencia de aquellas que solo transmiten la señal en una sola dirección y hasta 100m de distancia.

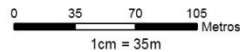
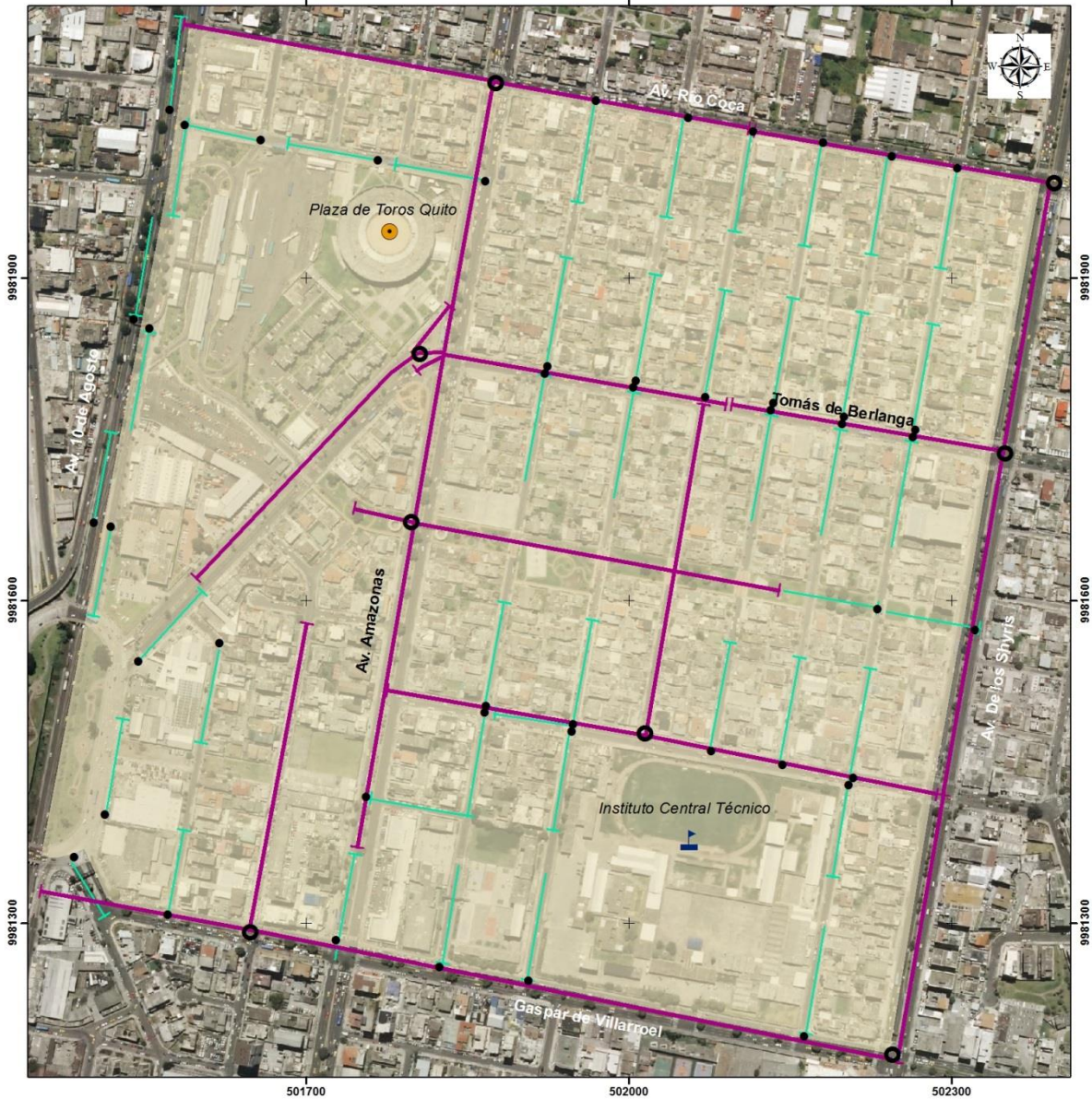
En el caso del barrio Jipijapa, a razón de que las cámaras de seguridad están ubicadas solo a lo largo de sus calles principales como lo son la Av. Shyris, Av. Gaspar de Villarroel, Av. Amazonas, Isla Floreana y Tomás de Berlanga, dejan sin la dotación del servicio a importantes transversales, a excepción de la calle Isla Genovesa que cuenta con vigilancia desde su intersección con la calle Isla Floreana (Ver mapa 32). Este es un aspecto digno de ser destacado, ya que si tomamos en cuenta los resultados del capítulo II de esta disertación, las inmediaciones del Parque Isla Tortuga representan zonas calientes de robo de automotores, y en esta etapa también se define que no existe la cobertura del sistema de vigilancia en esta porción del barrio.

Por otro lado, lo resuelto en el barrio La Mariscal es un tanto discordante, ya que a pesar de que cuenta con una cobertura casi total de control mediante cámaras de vigilancia (Ver mapa 33), también resulta ser el que posee los índices más altos de robo de automotores en comparación con los otros dos barrios sujetos a la investigación. Las únicas explicaciones que justifican esta contradicción serían que: 1) Las cámaras del lugar no estén en funcionamiento, 2) El personal operativo de la Sala de Despacho de Emergencias no cuentan con las capacidades necesarias para dar una respuesta eficiente ante la ocurrencia de algún evento criminal, y/o 3) A pesar de que la emergencia es detectada de una manera oportuna, la falta de recursos no permite brindar una respuesta adecuada.

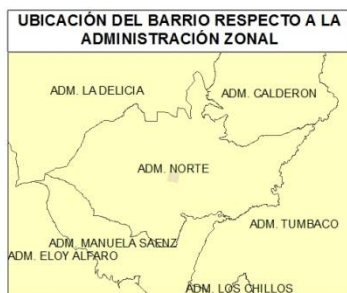
En el barrio San Isidro del Inca, como se visualiza en el mapa 34, es evidente la poca cobertura que proporciona el Sistema Integrado de Seguridad ECU-911 al contar con solo 16 cámaras del sistema ubicadas casi en los límites del barrio, proporcionando una vigilancia a menos del 15% de la superficie del lugar.

Luego de determinar que en el barrio Jipijapa existe la subutilización de 25 cámaras pequeñas de 100m de alcance y que existen zonas que merecen un control mediante este servicio, se elabora el mapa 35, donde se sugieren algunos cambios en la ubicación de las mismas, con la finalidad de cubrir, en lo posible, la mayor superficie del barrio en especial aquella circundante del Parque Isla Tortuga catalogada como punto caliente de robo de automotores en el mapa 13.

PROPUESTA DEL SISTEMA INTEGRADO DE SEGURIDAD ECU-911 BARRIO JIPIJAPA



LEYENDA	
	Cámaras giratorias (8)
	Cámaras estándar (46)
	Alcance de 100m
	Alcance de 300m
SIMBOLOGÍA	
	Limite barrial Jipijapa



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE GEOGRAFÍA		
PROPUESTA SISTEMA INTEGRADO DE SEGURIDAD ECU-911 BARRIO JIPIJAPA		
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enriquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo	
MAPA #: 35	ESCALA IMPRESIÓN 1:3.500	FECHA ELABORACIÓN: 28/ Marzo/2016
FUENTE: - DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000 - IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000 - SECRETARÍA DE TERRITORIO, HABITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000 - SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000		

Con respecto al barrio La Mariscal, es indudable que casi la totalidad de la superficie que es vigilada por las cámaras de 100m de alcance también es cubierta por aquellas con un alcance de 300m, por lo que su presencia en la zona es un tanto ilógica. Es así que con la elaboración del mapa 36 se determina que de las 128 cámaras existentes, con una mejor ubicación este número se reduce a 41, dejando libre la posibilidad de que las 87 sobrantes puedan ser reubicadas en otros barrios que no cuenten con la cobertura de este servicio. Sin embargo un aspecto digno de ser destacado es que de nada sirven los esfuerzos por mantener vigilado un espacio determinado si al momento de tomar las acciones necesarias para prevenir actividades criminales estas no se llevan a cabo de manera efectiva.

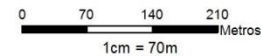
Como lo señalado en un párrafo previo, existen algunas razones que explicarían la ocurrencia de esta anomalía. Respecto al funcionamiento de las cámaras, es muy importante que el departamento encargado de este aspecto realice un control diario sobre el estado de las mismas, siendo esta medida urgente en vista de que conforme lo afirma el Ministerio Coordinador de Seguridad en el año 2015, las imágenes y videos captados por estas cámaras sirven como evidencia al momento de iniciar procesos legales.

Con lo relacionado a las capacidades de los operadores de la Sala de Despacho de Emergencias, es trascendental contar con un personal calificado para esta actividad, en vista de que su correcto accionar es determinante en la etapa inicial de la respuesta ya que son ellos quienes definen el rumbo que tomara este proceso. De la misma manera es necesario reducir a por lo menos 10 el número máximo de cámaras que pueden ser controladas por cada miembro del equipo de una manera eficiente, ya que el número actual (22) es excesivo y no permite un control de calidad.

Por otro lado, es inaudito que una emergencia deje de ser atendida debido a que no se cuenta con los recursos necesarios para iniciar el proceso de respuesta, ya que la decisión que tome el operador sobre que emergencia atender como prioridad es bastante subjetiva. Es deber del Ministerio Coordinador de Seguridad proveer los recursos suficientes para que las instituciones vinculadas con el Servicio Integrado de Seguridad logren brindar a la comunidad un servicio de calidad y así evitar pérdidas humanas y materiales.

En lo referente a la situación del barrio San Isidro del Inca, se elabora el mapa 37, en el que se plantean cambios en la ubicación de ciertas cámaras del Servicio Integrado de Seguridad además de la implementación de nuevos equipos en ciertas zonas del barrio considerando los resultados obtenidos en el mapa 31, para que de esta manera el servicio represente un apoyo en los esfuerzos para reducir la criminalidad.

PROPUESTA DEL SISTEMA INTEGRADO DE SEGURIDAD ECU-911 BARRIO LA MARISCAL



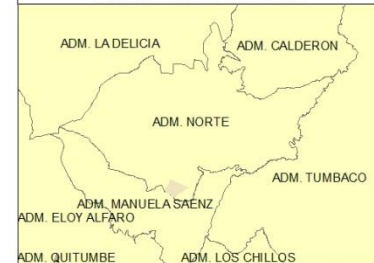
LEYENDA

- Cámaras giratorias (27)
- Cámaras estándar (14)
- Alcance de 100m
- Alcance de 300m

SIMBOLOGÍA

- Limite barrial La Mariscal

UBICACIÓN DEL BARRIO RESPECTO A LA ADMINISTRACIÓN ZONAL



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE GEOGRAFÍA

PROPUESTA SISTEMA INTEGRADO DE SEGURIDAD
ECU-911 BARRIO LA MARISCAL

ELABORADO POR:
Carol Bedoya Enríquez

REVISADO POR:
Ing. Santiago Felipe Jaramillo

MAPA #:
36

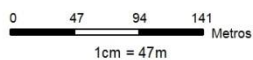
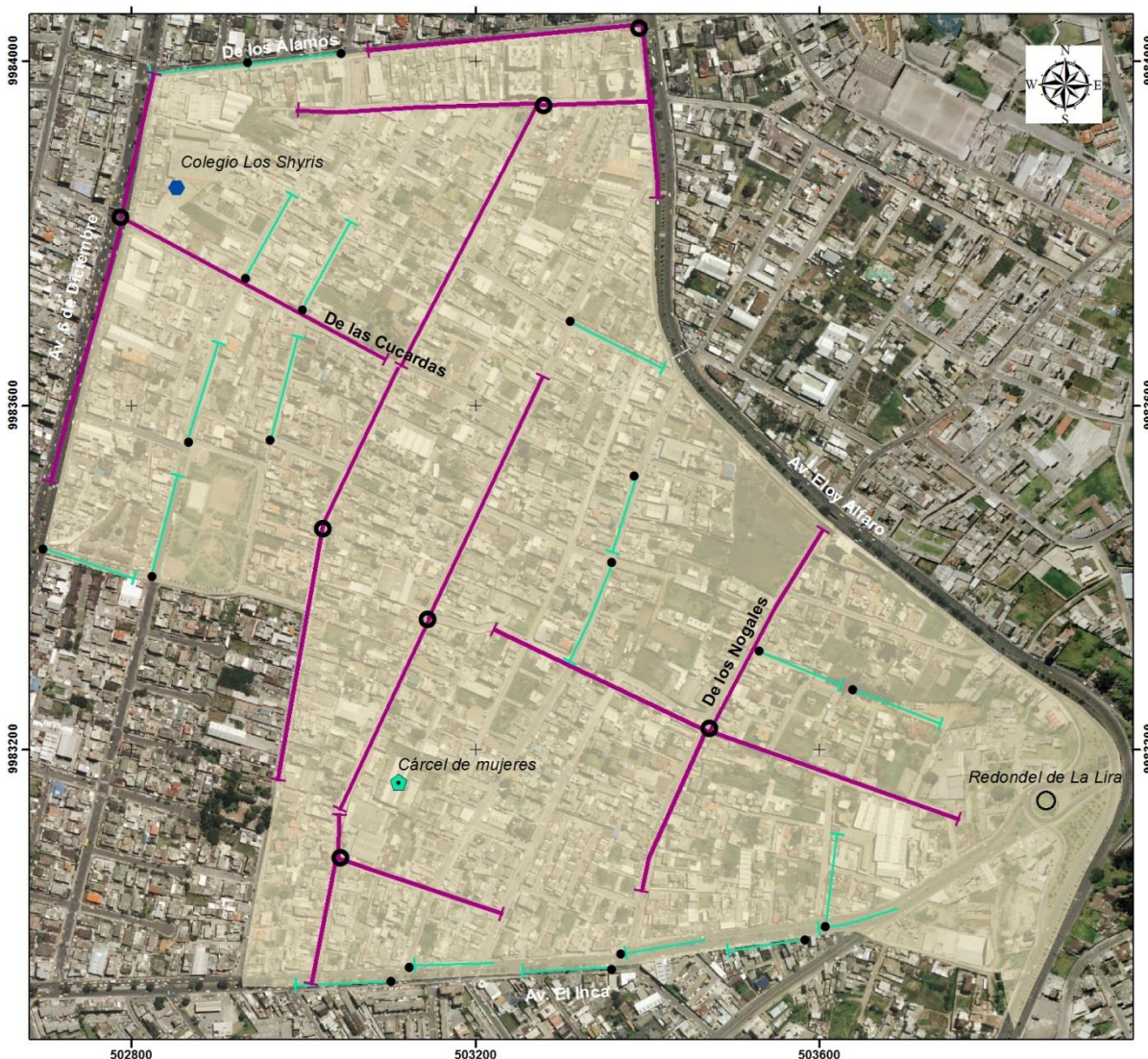
ESCALA IMPRESIÓN 1:7.000
ESCALA TRABAJO 1:8.000

FECHA ELABORACIÓN:
28/ Marzo/2016

FUENTE:

- DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000
- IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000
- SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000
- SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000

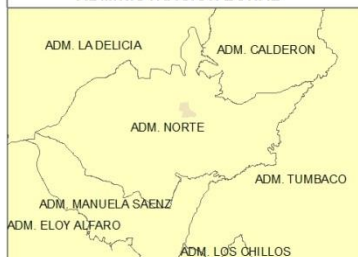
PROPUESTA DEL SISTEMA INTEGRADO DE SEGURIDAD ECU-911 BARRIO SAN ISIDRO DEL INCA



LEYENDA	
	Cámaras giratorias (7)
	Cámaras estándar (19)
	Alcance de 100m
	Alcance de 300m

SIMBOLOGÍA	
	Límite barrial San Isidro del Inca

UBICACIÓN DEL BARRIO RESPECTO A LA ADMINISTRACIÓN ZONAL



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE GEOGRAFÍA		
PROPUESTA SISTEMA INTEGRADO DE SEGURIDAD ECU-911 BARRIO SAN ISIDRO DEL INCA		
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enríquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo	
MAPA #: 37	ESCALA IMPRESIÓN 1:4.700 ESCALA TRABAJO 1:8.000	FECHA ELABORACIÓN: 28/ Marzo/2016
FUENTE: - DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000 - IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000 - SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000 - SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000		

Al asumir estas acciones, no solo se reducirían los índices de criminalidad, sino que la percepción y la confianza de la población en los organismos de control y rescate tomarían un rumbo positivo, por lo que es trascendental que la atención y las soluciones que brinden sean eficaces y eficientes. Ya que como se reflejó, en especial el caso del barrio La Mariscal, la seguridad no se define por cuán cubierto por cámaras se encuentra el lugar, sino por las capacidades que tengan el personal del ECU-911 y de las demás instituciones Estatales articuladas al Servicio Integrado de Seguridad para brindar una atención oportuna

4.2. Sistema metropolitano de estacionamiento tarifado Zona Azul

Este sistema que actualmente se encuentra implementado en 6 sectores de la ciudad; La Mariscal, La Pradera, Santa Clara, La Carolina, Rumipamba y Cumbayá, entra en funcionamiento a partir de las 8:00 hasta las 18:00 de lunes a viernes exceptuando los días feriados, cuenta con 8792 plazas de estacionamiento y es manejado por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas a través de la Gerencia de Terminales y Estacionamientos. Permite a los usuarios de transportes particulares o públicos hacer uso de espacios en la vía pública como estacionamientos temporales, con un máximo de 2 horas en Zonal Azul y hasta 5 horas en la Zona Azul Universitaria, con un costo de \$0.40 por hora que deben ser cancelados al momento de aparcar el automotor (EPMOP, 2015).

De acuerdo con la Ordenanza Metropolitana N° 0111 del Consejo Metropolitano de Quito del año 2003, en su sección II Del uso del estacionamiento, señala que el sistema cuenta con un seguro permanente por daños o pérdidas ocasionados a los vehículos a partir de que, por alguna razón, sean retirados del espacio público mediante la utilización de una wincha, esta responsabilidad cesará al momento de que el automotor sea retirado de los patios de estacionamiento del sistema. Acotando además, que el sistema no se responsabiliza por daños o pérdidas ocasionados a los vehículos desde el momento en el que fueron estacionados hasta que, si es el caso, sean retirados por una wincha.

Esto significa entonces, que durante el tiempo de permanencia de los automotores en estos espacios públicos, se mantienen sin vigilancia alguna, vulnerando la seguridad de los mismos y negando a los propietarios la posibilidad de transferir las consecuencias del riesgo a una institución pública.

En vista de que de los tres barrios del estudio de caso, solo La Mariscal cuenta con este servicio casi en la totalidad de sus vías (Ver mapa 38, en Anexos), en este punto se propone el mapa 39, en el que se señalan las zonas donde podría ser implementado el

servicio en el barrio Jipijapa. Se excluye de esta propuesta al barrio San Isidro del Inca debido a que hasta el momento el lugar mantiene un enfoque principalmente residencial.

Las zonas que en el mapa 38 son planteadas como posibles plazas de estacionamiento tarifado Zona Azul, corresponden a las calles que mediante el trabajo de campo efectuado en el Capítulo II se determinó eran utilizadas como estacionamientos temporales por los usuarios que hacen utilización de los servicios que ofrece el barrio, manteniéndose automotores sin vigilancia y en ocasiones obstruyendo el tránsito a través de las mismas.

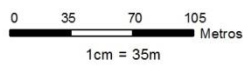
Como complemento a lo propuesto en los párrafos anteriores, se exponen dos cambios en sistema; 1) La ampliación del horario del servicio de 8:00am a 3:00am en La Mariscal y de 8:00am a 2:00am en Jipijapa, y 2) El cambio en las responsabilidades del personal de cobro de las tarifas de estacionamiento.

La extensión en el periodo de provisión del servicio de Zona Azul es sugerido al considerar lo planteado en la Ordenanza Metropolitana N° 0201, donde se señala que las 2:00am es la hora máxima de apertura de bares, discotecas y cantinas en Quito, haciendo una excepción en el barrio La Mariscal donde el límite es las 3:00am. De esta manera mientras los propietarios de los automotores realizan diferentes actividades en el lugar, mantienen la seguridad de que su automotor está siendo supervisado continuamente.

Es claro que para que estas personas logren desempeñar una actividad cuidada y supervisión del bienestar de los automotores de una manera eficaz y eficiente, es necesario que cuenten con las capacidades tanto físicas como de instrucción. Por lo que es preciso impartir un asesoramiento al personal con el fin de que conozcan los procedimientos que deben ser realizados en el caso de la ocurrencia de algún hecho criminal. De esta manera, con el cambio de responsabilidades, los obreros significarán una gran ayuda en la prevención de la delincuencia y la policía encontrará en ellos unos colaboradores valiosos.

Para que esta propuesta logre resultados positivos respecto a la prevención del robo de automotores, es importante también contar un mayor número de personal en esta rama, ya que actualmente, de acuerdo a la Ordenanza Metropolitana N° 0111, cada obrero es encargado de cubrir del servicio hasta 500 metros lineales de vía pública, siendo esta superficie demasiado amplia para que una sola persona logre vigilar la seguridad de los automotores. Estas nuevas plazas de empleo podrían ser ocupadas por aquellas personas que actualmente de manera informal se encargan del cuidado de automotores cuando el período diario del servicio Zona Azul se da por concluido, incluyéndolos en plan de mejora de la seguridad respecto a los automotores en cada barrio.

PROPUESTA DEL SISTEMA METROPOLITANO DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO TARIFADO "ZONA AZUL" BARRIO JIPIJAPA



SIMBOLOGÍA
Limite barrial Jipijapa
LEYENDA
Vías con servicio de Zona Azul



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE GEOGRAFÍA		
PROPUESTA SISTEMA METROPOLITANO ESTACIONAMIENTO ROTATIVO TARIFADO ZONA AZUL BARRIO JIPIJAPA		
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enriquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo	
MAPA #: 39	ESCALA IMPRESIÓN 1:3.500 ESCALA TRABAJO 1:5.000	FECHA ELABORACIÓN: 28/Marzo/2016
FUENTE: - DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000 - IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000 - SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000 - SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000		

4.3. La policía junto a la comunidad

Durante varios años, ha sido una concepción tradicional el considerar que el cuerpo de policía es el encargado de salvaguardar la seguridad de los ciudadanos, y de cierta manera esta afirmación es correcta, sin embargo es importante que la comunidad como tal se apersonalice de la problemática y de esta manera a través de un trabajo conjunto con la policía lograr reducir los índices delictivos.

Por otro lado, esta noción de combatir la delincuencia mediante procesos represivos y reactivos bajo conceptos de control (Carhuamaca, 2005) se reflejan a partir de la definición de la palabra “policía”. Según la RAE (2014) es el “cuerpo encargado de velar por el mantenimiento del orden público y la seguridad de los ciudadanos, a las órdenes de las autoridades políticas”. Se comprende, entonces, que la responsabilidad total del control de la seguridad está a cargo de la actividad policial y por lo tanto debe ser garantizada por esta institución.

Sin embargo, contar con la colaboración de toda la sociedad, tanto en la prevención como en la investigación policial, hace que el proceso de mitigación del crimen sea más efectivo. No obstante, para lograr este objetivo es necesario contar con una firme confianza por parte de los ciudadanos respecto al trabajo que es desempeñado por su policía y, como pudo ser demostrado en el apartado anterior, esta confianza es casi nula.

Si bien el énfasis en la exigencia de una mayor presencia policial en las zonas de alta amenaza delictiva puede significar para las personas un incremento en la sensación de seguridad, la problemática en sí, como lo es el crimen, no está siendo resuelta, mucho menos a través de la creación e implementación de sanciones severas en contra de los delincuentes.

De acuerdo con Carhuamaca (2015. p.1), esto logró ser corroborado hace algunos años en Estados Unidos, cuando en todo el país se redujeron los niveles de inseguridad, con la particularidad de que en Nueva York se aplicaron medidas de cero tolerancia y por el contrario en estados como San Diego la disminución se operó mediante procesos de vinculación de la policía con la comunidad. La diferencia entre las dos alternativas se reflejó en el alto número de denuncias por brutalidad policial procedentes de Nueva York, donde se llegó a estigmatizar a la pobreza y enfatizar la segregación étnica.

Todos estos aspectos confieren en que ni la policía ni el sistema de justicia pueden resolver por sí solos los problemas de inseguridad. Por esta razón, y tomando en cuenta la percepción negativa que posee la población de los barrios Jipijapa, La Mariscal y San

Isidro del Inca respecto a la institución de la policía, es primordial crear lazos de confianza entre la sociedad y la entidad de control. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos, puede existir al inicio cierta resistencia e incluso apatía de las comunidades respecto a las acciones que estarán siendo tomadas, pues mejorar las relaciones humanas conlleva no solo tiempo sino también creatividad.

De acuerdo con la información proporcionada por el Cabo Primero Pedro Toapaxi, en los tres barrios se llevan a cabo patrullajes durante todo el día, en dos turnos de 12 horas cada uno y con 6 miembros de la policía, dos en un patrullero y dos en cada una de las dos motos con las que cada UPC cuenta para cubrir los cuadrantes de control establecidos. A pesar de que los controles son llevados a cabo de manera permanente en los tres barrios, la manera en la que son efectuados no permite la existencia de un acercamiento policía-sociedad que posibilite la existencia de vínculos.

Por esta razón se plantea una nueva modalidad de patrullaje, en el que las rondas de control sean realizadas a pie, manteniendo el área de cobertura de cada UPC. Obviamente y por las características del caso, reduciendo el periodo de patrullaje de cada turno a 6 horas. Esto con el afán de promover la unidad entre la sociedad circundante y la policía, aunando esfuerzos para mejorar las condiciones de vida del lugar a través de la reducción del crimen. Nótese que como resultado paralelo se reduce la sensación de inseguridad en los pobladores, al existir una mejor comunicación entre ambas partes a través de la participación ciudadana.

La percepción y la información que posee la comunidad en cada barrio son de gran utilidad al momento de generarse los patrullajes, en vista de que son ellos quienes permanecen día a día en el lugar, conociendo sus características y logrando definir anomalías de una forma más breve.

De esta manera, al asignarle un rol a la comunidad en el proceso de reducción de la inseguridad, le permite adjudicarse la sensación de ser parte de la solución pudiendo significar, como capital social, los ojos y oídos del equipo policial, mismo que al contar con las capacidades necesarias logrará discernir aquella información que contribuya con el proceso.

“El triunfo estará en la suma del esfuerzo de todos”, Fidel Castro año 2013.

4.4. Evitar la formación de grupos delictivos

De acuerdo con varias teorías de desarrollo social, las actitudes delictivas surgen de acuerdo a la calidad de las relaciones sociales con las que una persona haya contado durante su infancia. Al citar las relaciones sociales se hace referencia a aquellas mantenidas con amigos, familiares y comunidad; vínculos que en gran magnitud definirán futuros comportamientos antisociales o prosociales (Vásquez, 2013. p136). Es por esto que al fomentar relaciones de calidad, no solo se prevendrían los comportamientos delictivos al corto plazo, sino que se estaría formando la base para una nueva sociedad en la que los casos comportamientos criminales son hechos aislados.

Gran parte de la delincuencia juvenil, por ejemplo, está asociada con: a) Niños pertenecientes a familias de clase baja ante la concepción de imposibilidad de alcanzar sus objetivos y metas por la vía legal, b) Niños maltratados que no adquirieron un control adecuado sobre comportamientos indebidos, y/o c) Niños con vínculos criminales tanto a nivel familiar o de amistad que desarrollan la tendencia a justificar sus comportamientos antisociales (Vásquez, 2013. p139).

Considerando estos antecedentes, se define la importancia que tienen los vínculos familiares y la educación al momento de definir el rumbo que tomará un individuo dentro de la sociedad, determinando si formará parte de los grupos antisociales o por el contrario, aportará para el progreso de la misma.

4.4.1. Familia

Ya se conoce que la familia es la unidad central que permitirá o no, la integración del niño hacia la sociedad, por lo que el gobierno debe concebir como una prioridad a las necesidades y al bienestar de la familia junto con su integridad. De esta manera se garantiza que los niños cuenten con un modelo de comportamiento deseado socialmente, ya que la familia es la encargada de corregir conductas inapropiadas en el periodo de crianza del niño.

Los niños deben desarrollarse en ambientes de unión y autocontrol, donde se les inculque la importancia del respeto y se mantengan buenas relaciones con los padres y que estos al ser socialmente proactivos se presenten como un modelo a seguir.

Con el fin de evitar el rompimiento de lazos familiares, el Estado debería facilitar la asistencia en casos de inestabilidad, evitando el rompimiento del círculo familiar por procesos de migración, divorcios, entre otras, ya que al contar con la presencia de ambas

figuras parentales, se obtendrá lo que en el país se conoce como infancia plena, que tiene el objetivo de crear un desarrollo integral en los niños al considerar que aspectos como las condiciones de vida y el afecto condicionan su futuro (Ministerio Coordinador de Desarrollo Social, 2016)

Dado el caso de una disgregación familiar inevitable, las autoridades deben velar por que los niños cuenten con ambientes recreados, en medida de lo posible, de estabilidad que garanticen su bienestar físico y sobre todo mental. Este aspecto podría ser logrado mediante la implementación de guarderías y orfanatos que cuenten con personal calificado, que persigan objetivos de inculcar valores para que en un futuro se conviertan en personas que signifiquen un aporte para la comunidad.

Es importante la existencia de campañas de asesoramiento para padres de familia, que les brinde la posibilidad de conocer el rol que cumplen en relación al cuidado y al desarrollo físico y mental de sus hijos, promoviendo las buenas relaciones de la familia y sobretodo concientizarlos sobre la importancia que tiene su buen desenvolvimiento en la crianza de un niño, ya que en base a ello se definirá su rol en la sociedad.

4.4.2. Educación

El riesgo de que una persona se dedique a actividades criminales aumenta al doble si esta no asistió a la escuela o desertó en la secundaria, afirma en el año 2008 el Secretario de Educación de México, Miguel Pardo. De la misma manera señala que de los jóvenes detenidos tras el cometimiento de algún hecho delictivo de entre 15 y 19 años, el 65% no cuenta con estudios de bachillerato.

Mientras un niño o joven asiste a la escuela, su tiempo es empleado en adquirir conocimientos, desarrollando actividades propias de su edad, tales como socialización, entretenimiento y dispersión, sin embargo al no asistir a un centro educativo, ese tiempo en ocasiones es mal utilizado, siendo invertido en la vinculación con minorías que amenazan la seguridad de la población.

Estas instituciones tiene el deber de inculcar en los estudiantes la postura de que el progreso personal y de una sociedad en general se logra mediante la adquisición de conocimiento, que independientemente de su situación económica actual, todos los ideales logran ser alcanzados con esfuerzo y dedicación, promoviendo los más altos niveles académicos y de formación personal, ya que el contar con un nivel determinado de

educación permite acceder a fuentes de empleo, haciendo menos atractiva la idea de formar parte de grupos delictivos.

Es importante que el sistema educativo no solo garantice una formación académica; esta enseñanza debe ir de la mano del fomento de valores, y aunando esfuerzos con los padres de familia lograr desarrollar personalidades y capacidades que representen, a mediano y largo plazo, un aporte para el crecimiento personal, creando una conciencia de aversión ante el cometimiento de hechos delictivos y del infringimiento de la ley.

4.4.2.1. Discriminación

Es importante erradicar la concepción de superioridad de determinadas etnias, en vista de que la segregación social que en ocasiones sufren los indígenas, negros e incluso mestizos extranjeros, repercute en la seguridad de la sociedad ya que en ocasiones se les es negada la posibilidad de ocupar determinadas plazas de trabajo debido a su origen étnico, esto en vista de la necesidad de obtener ingresos económicos es una de las causas para que personas inicien con el cometimiento de actividades delictivas.

Existen antecedentes más graves consecuentes de la discriminación étnica, como el caso del joven surcoreano de 23 años que en el 2007 asesinó a 23 ciudadanos estadounidenses por que estos lo discriminaban. Esto demuestra que la segregación es un detonante para la generación de conductas criminales. Siendo este un aspecto de mucha significancia si consideramos que al mantenerse esta percepción, solo se estigmatiza más la “amenaza” que significa la presencia de determinados grupos sociales.

4.4.3. Reinserción a la sociedad

Los procesos de reclusión, si bien son iniciados con el objetivo de solucionar las problemáticas criminales, en su mayoría no significan más que el hacinamiento de personas en condiciones precarias y lejos del respeto por sus derechos. Así, la prisión representa el lugar en el que permanecen personas que, posiblemente al no haber contado con servicios de educación, salud, empleo, vivienda y otro tipo de garantías, se inclinaron al cometimiento de actividades ilícitas.

Para que los comportamientos delictivos no sean reincidentes después del cumplimiento de una sanción penitenciaria, es importante contar con un sistema que le permita al ex-recluso formar parte de la sociedad productiva, en ámbitos laborales y en el sistema social en sí, al haberle provisto de capacidades intelectuales y emociones que le

generarán oportunidades. Siendo deber de las instituciones penitenciarias fomentar en los reclusos actitudes de responsabilidad y compromiso personal y para con los demás, desarrollando en ellos intenciones de respeto hacia las leyes. Todo esto bajo la consideración de que el cumplimiento de una pena privativa de la libertad no signifique la pérdida de lazos familiares ni oportunidades laborales.

Es claro que la vida de una persona con tendencias delictivas toma un cambio drástico desde el momento en el que inicia su periodo de reclusión, y más aún cuando este finaliza, puesto que el proceso trae consigo varias desestabilidades a nivel familiar y mental. Sara Hernández, presidenta de la fundación Freedom (2015) asegura que existen casos en los que los familiares de los reclusos acuden a las prisiones para visitarlos de manera frecuente y sin embargo al cumplirse la pena preventiva, los abandonan. Esto significa un gran golpe en la salud mental del rehabilitado, al sentir que cumplió con la condena impuesta por el sistema judicial y no obstante, perdió a su familia. Es por esto que existe la necesidad de brindar atención a las familias de los reclusos, para que se conviertan en entes de apoyo para la superación de una persona que, por motivos indistintos, optó por el cometimiento de actos ilícitos.

Por otro lado en cárceles de Argentina, existen programas de ayuda para los reclusos en los que se imparten talleres de fontanería, construcción, carpintería, etc. con el objetivo de proporcionarles posibilidades de desempeñar actividades bajo el cumplimiento de la ley después de haber cumplido su condena. (Barragán, 2015)

Sin embargo, considerando que una persona privada de la libertad, es ante todo un sujeto de derechos, es necesario que tengan la oportunidad de adquirir conocimientos a nivel educativo y no limitarse a la impartición de capacitaciones. Contar con sistemas educativos que brinden nuevas oportunidades a los reclusos al salir de prisión, es la clave para evitar la reincidencia de actos criminales. De la misma manera, estas personas ya no significarían una posible influencia para niños y jóvenes al cometimiento de delitos; por el contrario, reflejarían la existencia de posibilidades de superación personal y reivindicación con la sociedad.

CONCLUSIONES

Tras el análisis de la delincuencia relacionada con el robo de automotores en tres barrios del Distrito Metropolitano de Quito, que difieren tanto en las condiciones socioeconómicas de sus pobladores, como en las actividades que albergan; se define que estas tienen mayor

influencia en los niveles delictivos en comparación al estrato social de la población circundante.

De esta manera en Jipijapa, donde aún se mantiene rezagos de un uso de suelo residencial, de a poco el comercio se expande por sus calles y predios, los cuales no cuentan con las características necesarias para proporcionar seguridad a los automotores de los usuarios y clientes mientras hacen la utilización de los servicios que la zona provee, viéndose obligados a confiar en la suerte al dejar aparcados sus medios de transporte en calles transversales que, a causa de la ausencia de territorialidad de la población flotante, permanecen poco transitadas durante todo el día.

Por otro lado, en el barrio La Mariscal el gran flujo demográfico que atraen los servicios y actividades que se llevan a cabo hasta altas horas de la madrugada, sumados a los excesos que se producen y la falta de lugares seguros donde los automotores puedan ser aparcados, convergen para atribuirle los índices delictivos más altos en cuanto a robo de automotores se refiere, en comparación con los otros dos barrios sujetos al análisis.

En el caso de San Isidro del Inca, los automotores que son estacionados en sus calles, mismas que no cuentan con un flujo demográfico constante, están sujetos a niveles de vulnerabilidad significativos al considerar la presencia de grupos sociales delictivos que habitan la zona, ya que como lo afirma Hernando en el año 2006, los delincuentes presentarán dudas al desenvolverse delictivamente en espacios nuevos y poco familiares, por ello tienden a llevar cabo sus delitos principalmente en lugares que les resulten familiares como su zona de residencia.

Mediante el análisis de la percepción de seguridad de los pobladores de los tres barrios se concluye que los temas vinculados con la seguridad significan gran importancia en el día a día de los encuestados y que si bien en la actualidad perciben igual o menos seguridad que antes al transitar por sus barrios, al hacerlo en un automotor esa sensación de seguridad incrementa al significar una barrera entre la seguridad del interior y las amenazas presentes fuera de él.

Los esfuerzos por reducir los índices delictivos van más allá de la labor policial, es necesario el apoyo y colaboración de la comunidad, que con sus necesidades y derechos también cuentan con el deber de cooperar con las instituciones gubernamentales para alcanzar objetivos de seguridad y bienestar, sin embargo la población accederá a este planteamiento cuando sus niveles de confianza en los organismos de control sean

positivos, por lo que la mejora en el desenvolvimiento de la policía y su relación con la comunidad son la piedra angular en este proceso de restitución.

RECOMENDACIONES

1. Para la elaboración de estudios investigativos, como el de la presente disertación, es necesario que las instituciones que poseen información clave estén dispuestas a compartirla de manera oportuna con el fin de facilitar y hacer posible el trabajo.
2. Es importante contar con una fuente oficial de información cartográfica que proporcione una vasta compilación de coberturas tipo shape (shp) actualizadas y estandarizadas, que permita acceder a ellas sin necesidad de llevar a cabo procedimientos burocráticos y de esta manera tener la certeza de que los resultados obtenidos en el estudio se acercan en gran medida a la realidad.
3. Es preciso que antes de la ejecución de cualquier tipo de programa o proyecto se lleve a cabo un estudio pormenorizado de las características del espacio de una manera holística, con el objetivo de alcanzar la máxima optimización de los recursos; ya que como pudo ser comprobado en el punto 4.1 del capítulo IV, aquellos suministros que en ciertas zonas están siendo subutilizados podrían brindar servicios a aquellas donde los mismos son escasos o están ausentes.
4. Es importante que cualquier medida de mitigación que sea acogida para dar solución a este tipo de problemáticas, apunte a una reforma a corto y largo plazo. Ya que el principal objetivo radica en evitar la formación de grupos y comportamientos delictivos, más no en saturarse de normas y procesos represivos que representen una solución para las circunstancias del momento y no repercutan en el origen mismo del problema.

BIBLIOGRAFÍA

Textos

- Bernal, C. (2006). *Metodología de la Investigación*. 2da Edición. México D.F - México: Pearson Educación de México S.A
- Borja, K. (s.f.). *Paisaje vivo. Análisis del paisaje urbano de San Isidro del Inca*. Quito – Ecuador. [s.n].
- Costales, A; Peñaherrera, P. (1982). *Los señores naturales de la tierra*. 2da Edición. Quito - Ecuador: XEROX.
- Hernando, F. (2006). Geografía y Violencia Urbana. En *Tratado de geografía humana* (506-535). Barcelona: Anthropos Editorial.
- Instituto Nacional de Estadística de la República Bolivariana de Venezuela. (2010). *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción de Seguridad Ciudadana 2009*. Caracas, Venezuela: [s.n].
- Mancheno, C. (2013). *Historia y memoria colectiva del barrio La Mariscal de Quito. I* (1). Quito – Ecuador: Ideaz
- Ministerio de Gobierno, Policía y Cultos. (2009). *Estadísticas Delictivas, La Realidad Visible: Encuesta de Victimización y Percepción de Inseguridad 2008*. Quito, Ecuador: [s.n].
- Ministerio de Justicia, Derechos Humanos Y Cultos. (2014). *Código orgánico integral penal*. Quito – Ecuador: Gráficas Ayerve C.A.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2003). *Ordenanza Metropolitana N° 0111*. Quito – Ecuador. [s.n].
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2009). *Plan Maestro para la Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito*. Quito, Ecuador: [s.n].
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2013). *Ordenanza Metropolitana N° 0201*. Quito – Ecuador. [s.n].
- Naciones Unidas (2009). *Manual para encuestas de victimización (versión borrador)*. Salvado, Brasil: [s.n].
- Naciones Unidas. (2010). *Situación de la delincuencia y la justicia penal en el mundo*. Salvador, Brasil: [s.n].
- Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2009). *Informe 13 de seguridad ciudadana*. Quito, Ecuador: [s.n].

- Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2010). *Informe 14 de seguridad ciudadana (primer semestre)*. Quito, Ecuador: [s.n].
- Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2010) *Informe 15 de seguridad ciudadana (segundo semestre)*. Quito, Ecuador: [s.n].
- Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2011). *Informe 16 de seguridad ciudadana*. Quito, Ecuador: [s.n].
- Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2012). *Informe 17 de seguridad ciudadana*. Quito, Ecuador: [s.n].
- Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2013). *Informe 18 de seguridad ciudadana*. Quito, Ecuador: [s.n].
- Orellana O. (2004). Manual de Criminología, En *Teoría del Delito* (pp. 32-33). México: Editorial Porrúa.
- Ruiz, M. (2015). *Espacios Aulares: Ordenamiento Territorial de La Jipijapa e Intervención Arquitectónica en la Plaza de Toros Quito*. Quito – Ecuador. [s.n].
- Secretaría de Seguridad. (2015). Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS). *Atlas de Amenazas Naturales y Exposición de Infraestructura del Distrito Metropolitano de Quito, 1 (2) 37-42*. XEROX

Sitios web

- Barragán, F. (2015). *Cómo funciona el sistema educativo en las cárceles argentinas*. Córdoba – Argentina. [s.n]. Recuperado de: <http://www.lanacion.com.ar/1774947-como-funciona-el-sistema-educativo-en-las-carceles-argentinas> Revisado: 28/03/2016, 19:14.
- Cárdenas L. (2012). *Victimización primaria, secundaria y terciaria*. México D. F, México. [s.n]. Recuperado de: http://penalpuentegrande.blogspot.com/2012_01_01_archive.html Revisado: 08/08/2015, 15:14.
- Carhuamaca, D. (2005). *Seguridad ciudadana, derechos humanos y policía*. [s.n]. Recuperado de: <http://www.monografias.com/trabajos28/seguridad-ciudadana/seguridad-ciudadana.shtml#ixzz43TIxbPvC> Revisado: 23/03/2016, 19:18.

- Carrillo, A. (2010). *Centro cultural comunitario*. Quito-Ecuador. [s.n]. Recuperado de: <http://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/431/1/96349.pdf> Revisado: 27/12/2015, 16:24.
- Castro, C. (2014). *Estación Multimodal Río Coca*. Quito – Ecuador. [s.n] Recuperado de: <http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/6671/1.2.000531.pdf?sequence=4> Revisado: 11/01/2016, 15:09.
- Domínguez, C. (2000). Humboldt, geógrafo: El espíritu aplicado a la naturaleza. *Revista Credencial Historia*, 2 (122), 12-15.[s.n]. Recuperado de: <http://www.banrepcultural.org/node/32551> Revisado: 05/06/2015, 21:12.
- *El Fenómeno Urbano*, Murcia, España. [s.n]. Recuperado de: http://www.natureduca.com/geog_hum_urban10.php Revisado: 08/08/2015, 10:54.
- Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas. (2015). *Sistema de estacionamientos en Quito*. [s.n] Recuperado de: <http://www.epmmop.gob.ec/epmmop/index.php/proyectos/estacionamientos-/sistema-de-estacionamientos-de-quito-seq> Revisado: 27/03/2016, 11:35.
- ESRI. (2015). *Cómo funciona la densidad Kernel*. [s.n]. Recuperado de: <https://pro.arcgis.com/es/pro-app/tool-reference/spatial-analyst/how-kernel-density-works.htm> Revisado: 04/04/2016, 17:10.
- Gómez, G. (2011). *Recopilación de la memoria oral colectiva en el barrio san isidro del inca*. Quito, Ecuador. Recuperado de: <http://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/1300/14/TesisNicolasGomez.pdf> Revisado: 08/08/2015, 21:17.
- Harvey, D. (1990). *Los límites del capitalismo y la teoría marxista*. (2014). Cali, Colombia. [s.n]. Recuperado de: <http://adierazpenaskatasuna.blogspot.com/2014/03/harvey-david-1990-los-limites-del.html> Revisado: 13/09/2015, 22:16.
- Hernández, S. (2015). *Programa Corazones en acción*. Caracas – Venezuela. [s.n]. Recuperado de: <https://fundacionfreedomblog.wordpress.com/programa-corazones-en-accion/> Revisado: 28/03/2016, 18:06.
- Hernando, F. (2006). Eclecticismo y Diversidad en la Geografía del Crimen y la Delincuencia en el Cambio de Siglo. *Anales de Geografía*, 26, 9-30. Recuperado

- de: <http://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/view/AGUC0606110009A>
 Revisado: 11/06/2015, 22:06.
- Interpol. (2011). *Robo de vehículos*. [s.n]. Recuperado de: <http://www.interpol.int/es/Criminalidad/Robo-de-veh%C3%ADculos/Robo-de-veh%C3%ADculos> Revisado: 16/03/2015, 08:17.
 - La Jipijapa: Un barrio de contrastes. (2006, Diciembre 2). *Diario La Hora*, p. 7. Recuperado de: http://www.lahora.com.ec/index.php/noticias/show/506483/-1/La_Jipijapa%3A_un_barrio_de_contrastes.html#.VZ2_QV9_Oko Revisado: 08/08/2015, 21:24.
 - Martínez, E. (2013). Concentración económica y laboral en Quito y Cali. *Questiones Urbano Regionales*, 2 (1). Recuperado de: <http://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/6448/1/REXTN-QUR4-02-Martinez.pdf> Revisado: 11/01/2016, 12:12.
 - Millán, M. (2004). La geografía de la percepción: Una metodología de análisis para el desarrollo rural. *Papeles de Geografía*, 40, 133-149. Recuperado de: <http://revistas.um.es/geografia/article/view/44601> Revisado: 01/08/2015, 22:02.
 - Ministerio Coordinador de Desarrollo Social. (2016). *Primera infancia*. Quito-Ecuador. [s.n]. Recuperado de: <http://www.desarrollosocial.gob.ec/estrategia-nacional-intersectorial-para-la-primera-infancia-infancia-plena/> Revisado: 27/03/2016, 18:49.
 - Ministerio Coordinador de Seguridad. (2015). *ECU 911 monitorea el 100 por ciento del territorio continental*. Quito-Ecuador. [s.n]. Recuperado de: <http://www.seguridad.gob.ec/cordero-ecu-911-monitorea-el-100-por-ciento-del-territorio-continental/> Revisado: 24/03/2016, 23:01.
 - Ministerio del Interior. (2013). *66 mil ciudadanos se beneficiarán del botón de seguridad y UPC reabiertas en el norte de Quito*. Quito-Ecuador. [s.n]. Recuperado de: <http://www.ministeriointerior.gob.ec/66-mil-ciudadanos-se-beneficiaran-del-boton-de-seguridad-y-upc-reabiertas-en-el-norte-de-quito/> Revisado: 20/12/2015, 18:23.
 - Ministerio del Interior. (2013). *BAC refuerzan la Seguridad Ciudadana, en La Mariscal*. Quito-Ecuador. [s.n]. Recuperado de: <http://www.ministeriointerior.gob.ec/bac-refuerzan-la-seguridad-ciudadana-en-la-mariscal/> Revisado: 20/12/2015, 19:04.

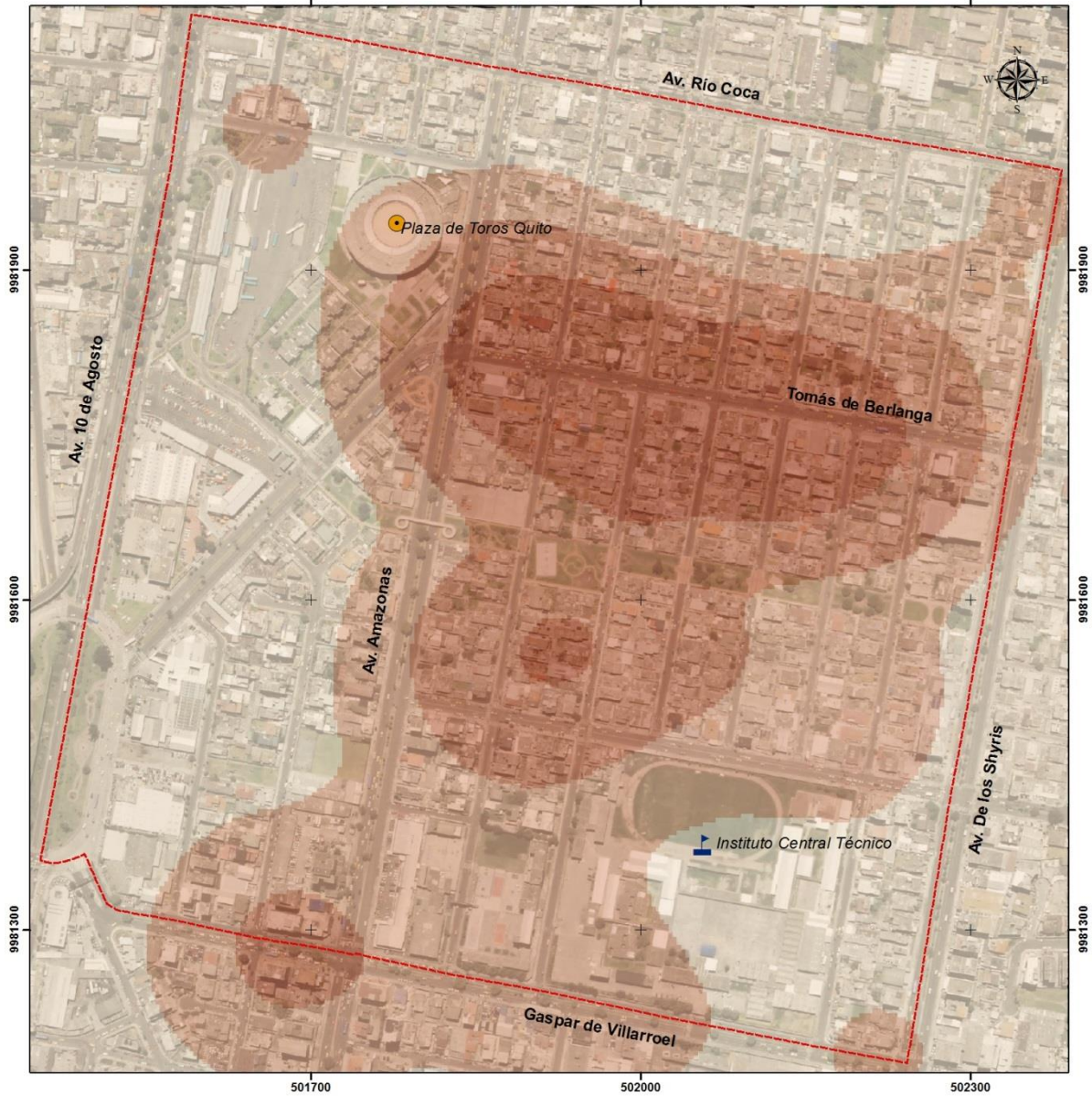
- Ministerio del Interior. (2014). *Jipijapa: un sector comercial que se refuerza contra la inseguridad*. Quito-Ecuador. [s.n]. Recuperado de: <http://www.ministeriointerior.gob.ec/jipijapa-un-sector-comercial-que-se-refuerza-contra-la-inseguridad/> Revisado: 11/10/2015, 16:17.
- Moreno, A.(2006). En torno a los conceptos de equidad, justicia e igualdad espacial. *Huellas*, 11(8), 133-142. Recuperado de: <http://www.biblioteca.unlpam.edu.ar/pubpdf/huellas/n11a09moreno.pdf> Revisado: 13/09/2015, 22:52.
- Moreno, A; Vinuesa, J. (2009). Desequilibrios y reequilibrios intrametropolitanos: principios de evaluación y metodología de análisis. *Ciudad y Territorio - Estudios Territoriales*, 160 (7), 233-262. Recuperado de: http://www.uam.es/personal_pdi/filoyletras/juvian/DOC%20Y%20PUBLIC/2009%20%20DESEQUILIBRIOS%20CyTET-160-02.pdf Revisado: 13/09/2015, 19:49.
- Prado, M. (2008). *Educación, factor elemental para prevenir la delincuencia*. México DF – México. Recuperado de: http://www.sep.gob.mx/wb/sep1/bol3331008#.VvihD09_wXi revisado: 27/03/2016, 22:47.
- Quito Turismo. (2011). *Planificación estratégica. Sector La Mariscal*. Quito-Ecuador. [s.n]. Recuperado de: <ftp://mail.quito-turismo.gob.ec/consultorias%20estudios%20QT%202010-2012%20-%20pdfs/011%20Plan%20Estrategico%20La%20Mariscal/PE%20La%20Mariscal.pdf> Revisado: 29/12/2015, 23:15.
- Real Academia Española. (s. f.). Denuncia [artículo nuevo]. En *Diccionario de la lengua española* (avance de la 23.a ed.). Recuperado de: <http://lema.rae.es/drae/?val=denuncia> Revisado: 01/08/2015, 22:49.
- Real Academia Española. (s. f.). Hurto [artículo nuevo]. En *Diccionario de la lengua española* (avance de la 23.a ed.). Recuperado de: <http://lema.rae.es/drae/?val=hurto> Revisado: 01/08/2015, 22:19.
- Real Academia Española. (s. f.). Policía [artículo nuevo]. En *Diccionario de la lengua española* (avance de la 23.a ed.). Recuperado de: <http://dle.rae.es/?id=TWOnNm4> Revisado: 23/03/2016, 19:07.

- Real Academia Española. (s. f.). Robo [artículo nuevo]. En *Diccionario de la lengua española* (avance de la 23.a ed.). Recuperado de: <http://lema.rae.es/drae/?val=robo> Revisado: 01/08/2015, 22:07.
- Romero, M. (2012, Agosto 14). 1.129 Vehículos robados este año. *Diario La Hora*, p. 32. Recuperado de: http://issuu.com/la_hora/docs/quito14812/31 Revisado: 16/03/2015, 08:05.
- Rueda, R. (2015, Enero 19). 4,8 autos por día robaron en Quito en 2014. *El Universo*, p. 17. Recuperado de: <http://www.eluniverso.com/noticias/2015/01/19/nota/4456696/48-autos-dia-robaron-quito> Revisado: 21/03/2015, 21:39.
- San Isidro de El Inca. (2011, Septiembre 15). *Diario Últimas Noticias*, p. 3. Recuperado de: <http://www.ultimasnoticias.ec/noticias/5180-san-isidro-el-inca.html> Revisado: 20/12/2015, 17:37.
- Sozzo, M. (2008). La Cuestión de la Radicación Cultural y el Debate Internacional sobre Prevención del Delito. En Pegoraro, J (Ed.). *Seguridad urbana y tácticas de prevención del delito* (pp. 103-136). Recuperado de: <http://www.panopticargentina.com/libros/Sozzo%20Maximo%20-%20Seguridad%20Urbana%20Y%20Tacticas%20De%20Control%20Del%20Delito.PDF> Revisado: 01/08/2015, 23:45.
- Tamayo, C. (2003). *La participación en la mariscal, una mirada desde sus actores*. Quito-Ecuador. [s.n]. Recuperado de: <http://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/2311/1/Tesis.pdf> Revisado: 08/08/2015, 21:03.
- Tandazo, A. (2014). *La Mariscal, el centro de la diversión quiteña*. Quito-Ecuador. [s.n]. Recuperado de: <http://www.surtrek.org/blog/la-mariscal-el-centro-de-la-diversion-quitena/> Revisado: 20/12/2015, 19:39.
- Vásquez, C. (2013). Predicción y prevención de la delincuencia juvenil según las teorías del desarrollo social. *Valdivia*, 14 (2), 135-158. [s.n]. Recuperado de: http://mingaonline.uach.cl/scielo.php?pid=S0718-09502003000100008&script=sci_arttext Revisado: 27/03/16, 17:17.

ANEXOS

I. Mapas

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2007 JIPIJAPA



LEYENDA

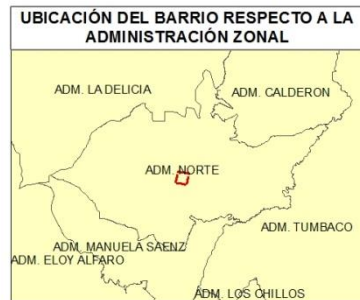
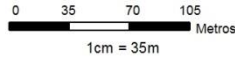
Robo de automotores

Densidad

	Baja
	Media
	Alta
	Muy Alta

SIMBOLOGÍA

	Límite barrial Jipijapa
--	-------------------------



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE GEOGRAFÍA		
MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2007, JIPIJAPA		
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enríquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo	
MAPA #: 05	ESCALA IMPRESIÓN 1:3.500 ESCALA TRABAJO 1:5.000	FECHA ELABORACIÓN: 29/ Enero/2016
FUENTE: - DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000 - IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000 - OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000 - SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000 - SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000		

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2008 JIPIJAPA



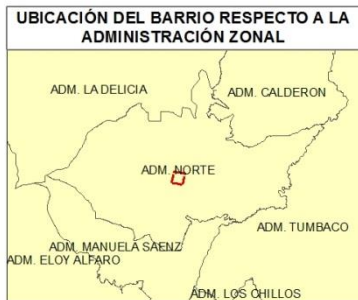
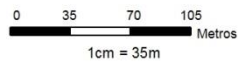
LEYENDA

Robo de automotores
Densidad

	Baja
	Media
	Alta
	Muy Alta

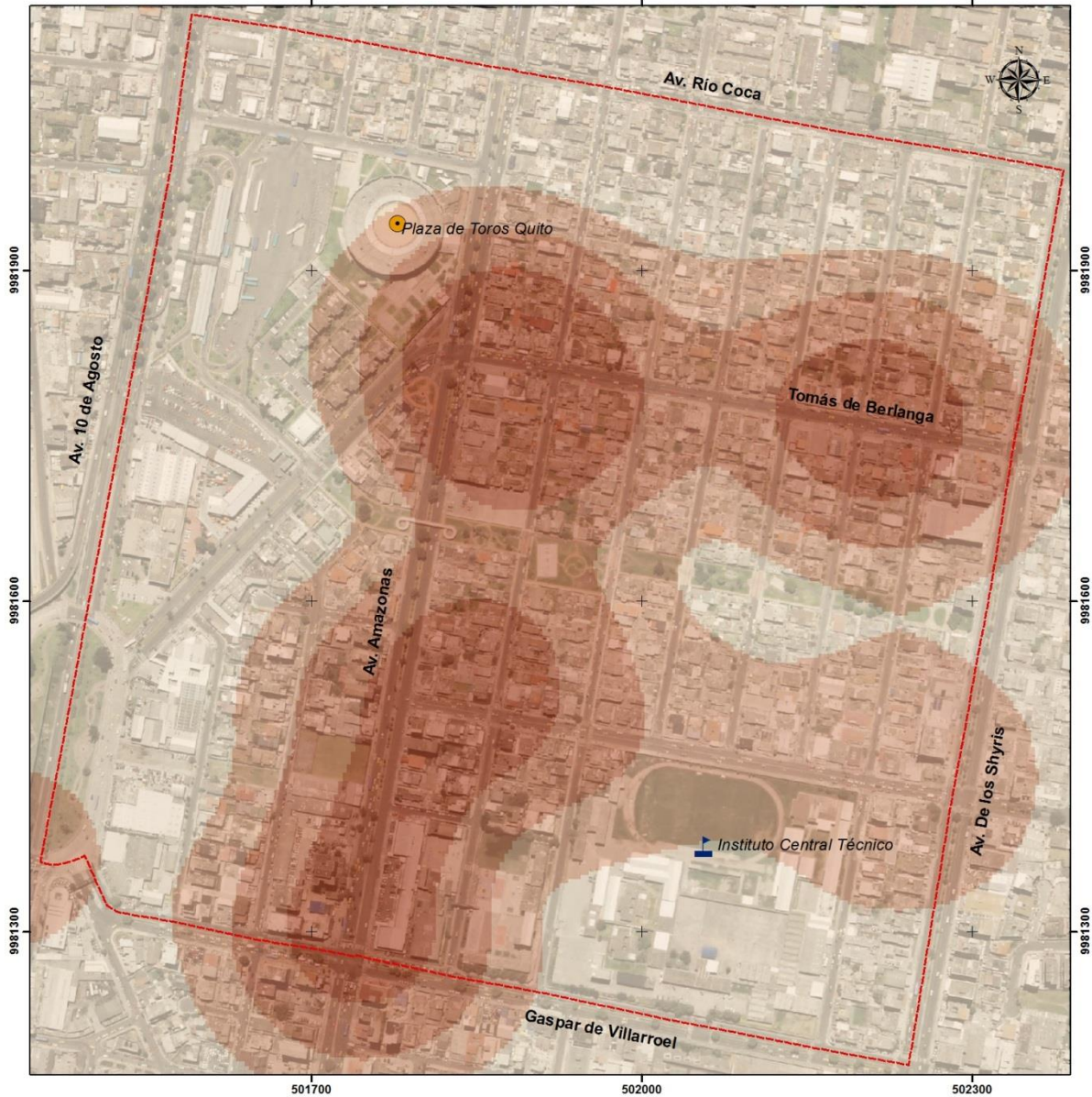
SIMBOLOGÍA

	Limite barrial Jipijapa
--	-------------------------



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE GEOGRAFÍA		
MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2008, JIPIJAPA		
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enriquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo	
MAPA #: 06	ESCALA IMPRESIÓN 1:3.500 ESCALA TRABAJO 1:5.000	FECHA ELABORACIÓN: 29/ Enero/2016
FUENTE: - DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000 - IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000 - OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000 - SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000 - SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000		

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2009 JIPIJAPA



LEYENDA

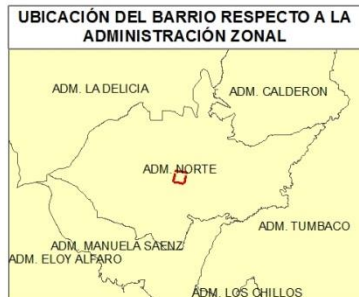
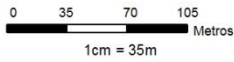
Robo de automotores

Densidad

	Baja
	Media
	Alta
	Muy Alta

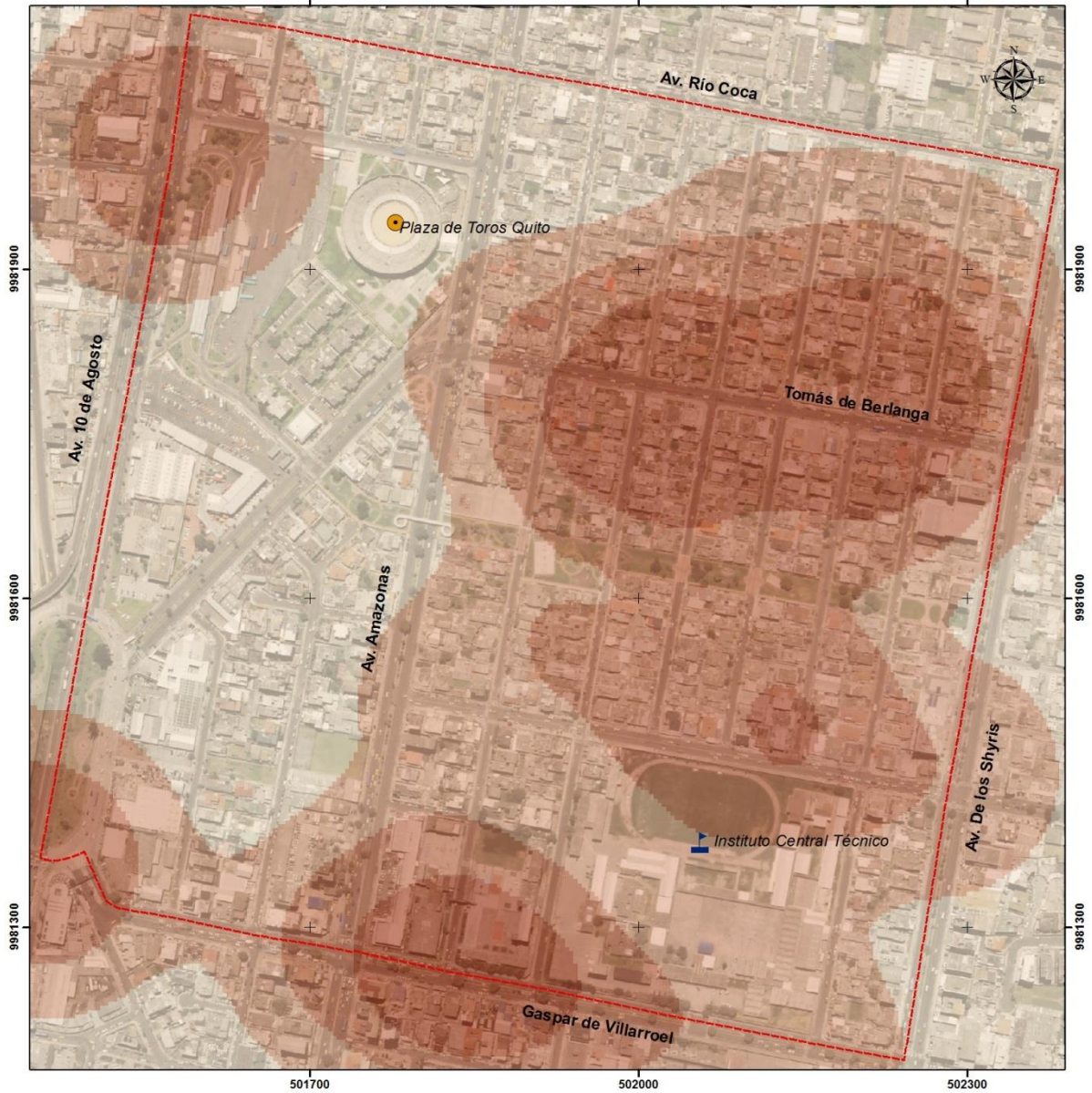
SIMBOLOGÍA

	Limite barrial Jipijapa
--	-------------------------



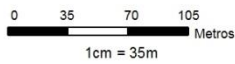
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE GEOGRAFÍA		
MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2009, JIPIJAPA		
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enríquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo	
MAPA #: 07	ESCALA IMPRESIÓN 1:3.500 ESCALA TRABAJO 1:5.000	FECHA ELABORACIÓN: 29/ Enero/2016
FUENTE: - DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000 - IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000 - OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000 - SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000 - SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000		

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2010 JIPIJAPA



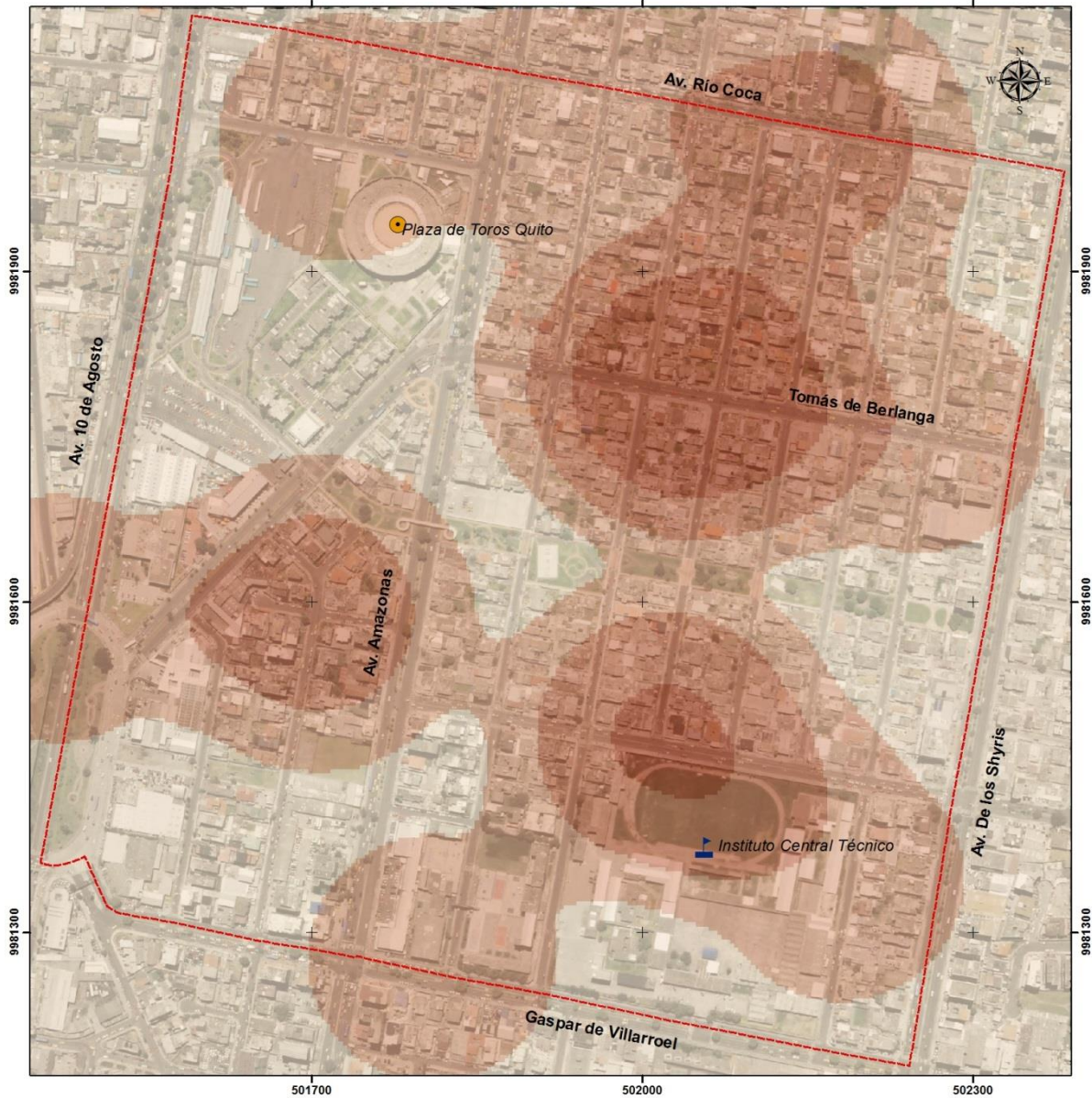
LEYENDA	
Robo de automotores	
Densidad	
	Baja
	Media
	Alta
	Muy Alta

SIMBOLOGÍA	
	Limite barrial Jipijapa



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE GEOGRAFÍA		
MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2010, JIPIJAPA		
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enriquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo	
MAPA #: 08	ESCALA IMPRESIÓN 1:3.500 ESCALA TRABAJO 1:5.000	FECHA ELABORACIÓN: 29/ Enero/2016
FUENTE: - DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000 - IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000 - OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000 - SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000 - SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000		

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2011 JIPIJAPA



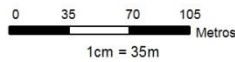
LEYENDA

Robo de automotores
Densidad

	Baja
	Media
	Alta
	Muy Alta

SIMBOLOGÍA

	Límite barrial Jipijapa
--	-------------------------



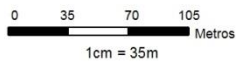
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE GEOGRAFÍA		
MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2011, JIPIJAPA		
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enriquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo	
MAPA #: 09	ESCALA IMPRESIÓN 1:3.500 ESCALA TRABAJO 1:5.000	FECHA ELABORACIÓN: 29/ Enero/2016
FUENTE: - DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000 - IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000 - OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000 - SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000 - SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000		

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2012 JIPIJAPA

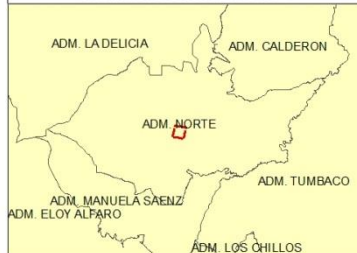


LEYENDA	
Robo de automotores	
Densidad	
	Baja
	Media
	Alta
	Muy Alta

SIMBOLOGÍA	
	Límite barrial Jipijapa

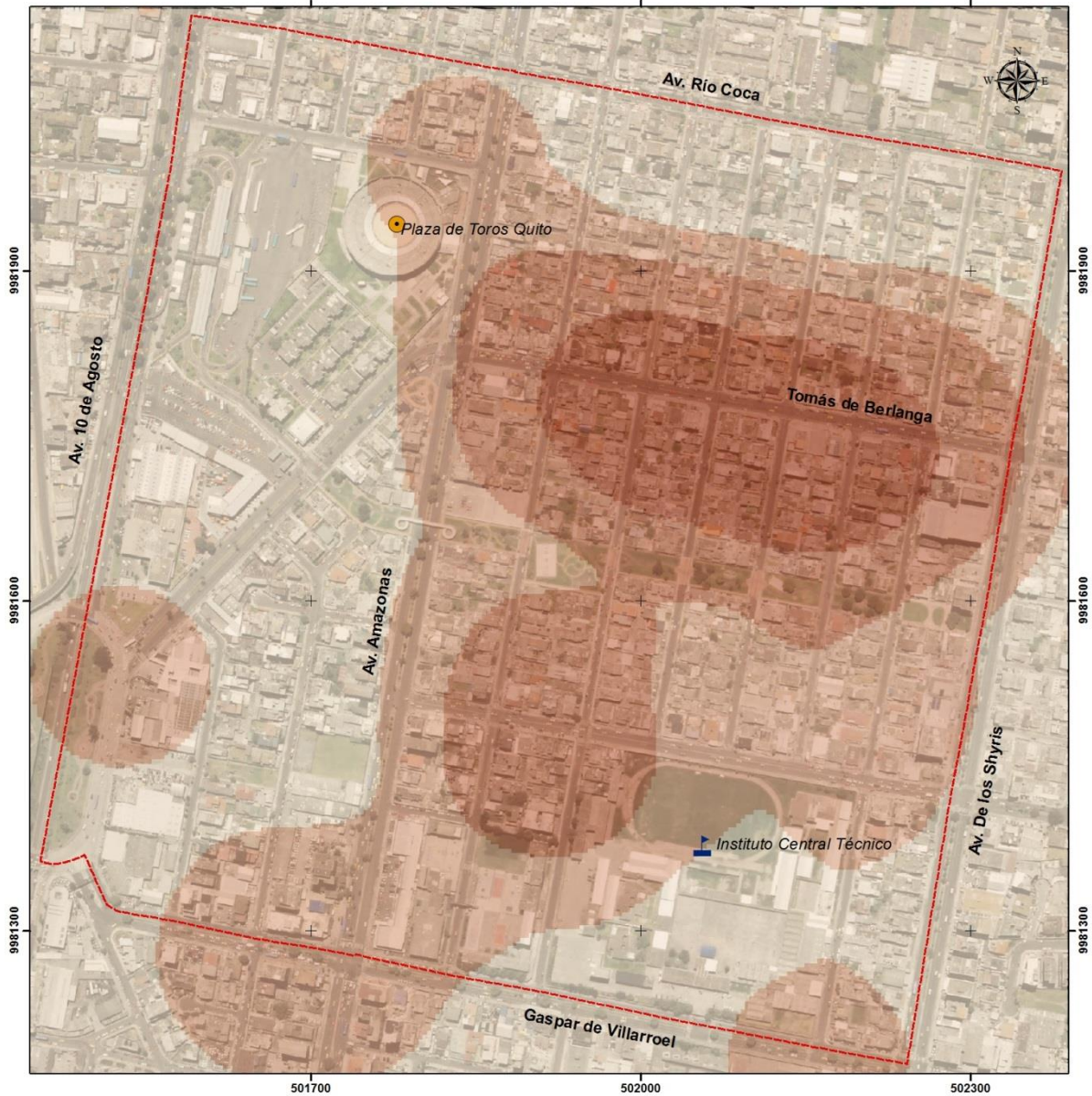


UBICACIÓN DEL BARRIO RESPECTO A LA ADMINISTRACIÓN ZONAL



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE GEOGRAFÍA		
MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2012, JIPIJAPA		
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enriquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo	
MAPA #: 10	ESCALA IMPRESIÓN 1:3.500 ESCALA TRABAJO 1:5.000	FECHA ELABORACIÓN: 29/ Enero/2016
FUENTE: - DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000 - IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000 - OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000 - SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000 - SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000		

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2013 JIPIJAPA



LEYENDA

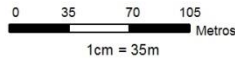
Robo de automotores

Densidad

	Baja
	Media
	Alta
	Muy Alta

SIMBOLOGÍA

	Límite barrial Jipijapa
--	-------------------------



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE GEOGRAFÍA		
MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2013, JIPIJAPA		
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enriquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo	
MAPA #: 11	ESCALA IMPRESIÓN 1:3.500 ESCALA TRABAJO 1:5.000	FECHA ELABORACIÓN: 29/ Enero/2016
FUENTE: - DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000 - IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000 - OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000 - SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000 - SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000		

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2014 JIPIJAPA



LEYENDA

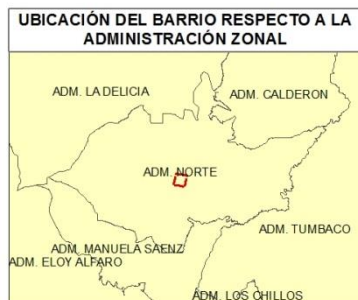
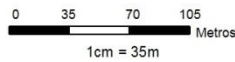
Robo de automotores

Densidad

	Baja
	Media
	Alta
	Muy Alta

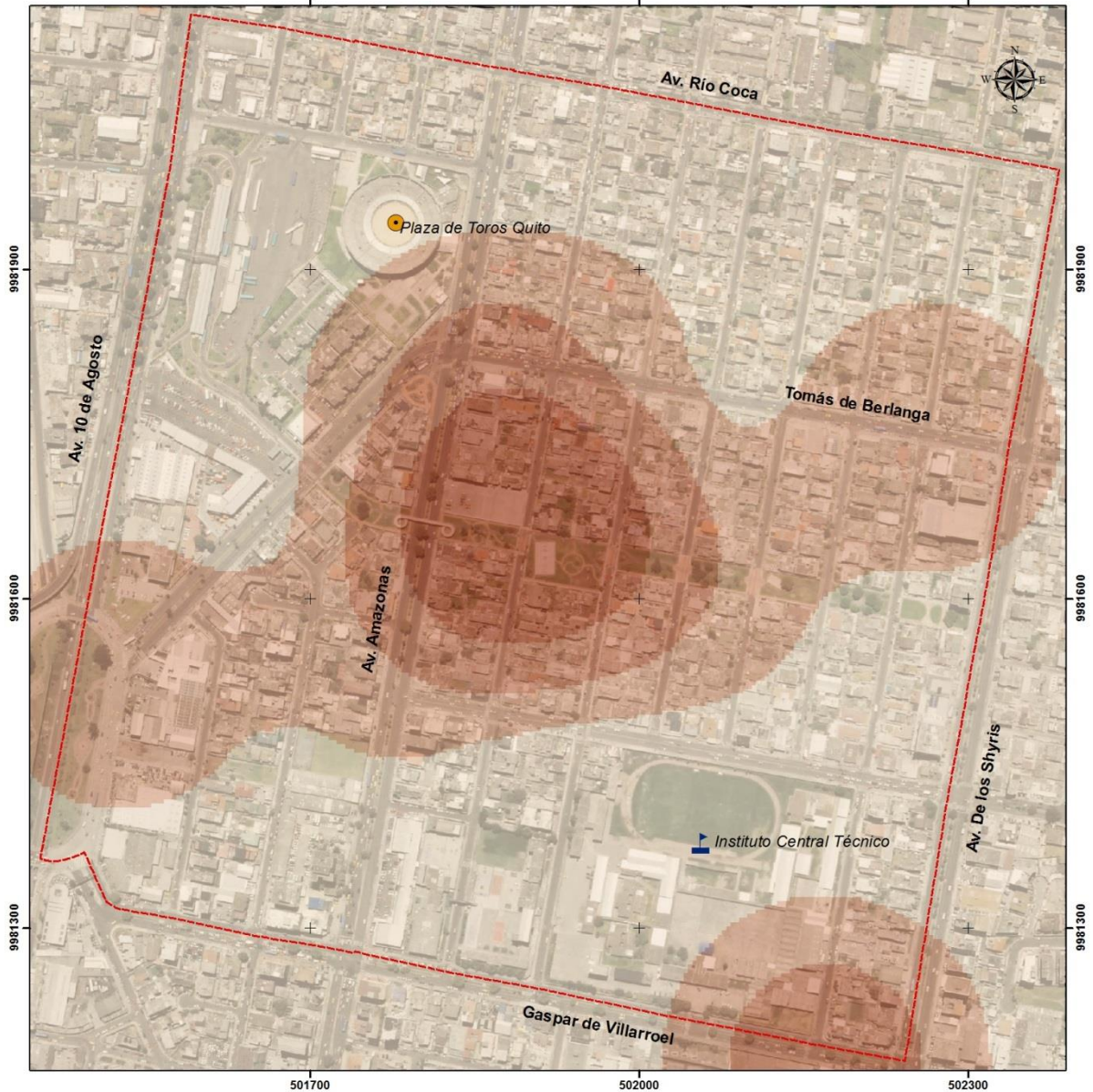
SIMBOLOGÍA

	Límite barrial Jipijapa
--	-------------------------



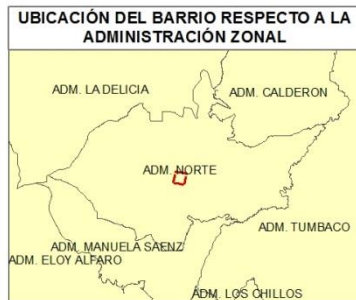
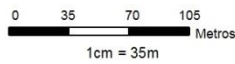
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE GEOGRAFÍA		
MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2014, JIPIJAPA		
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enriquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo	
MAPA #: 12	ESCALA IMPRESIÓN 1:3.500 ESCALA TRABAJO 1:5.000	FECHA ELABORACIÓN: 29/ Enero/2016
FUENTE: - DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000 - IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000 - OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000 - SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000 - SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000		

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2015 JIPIJAPA



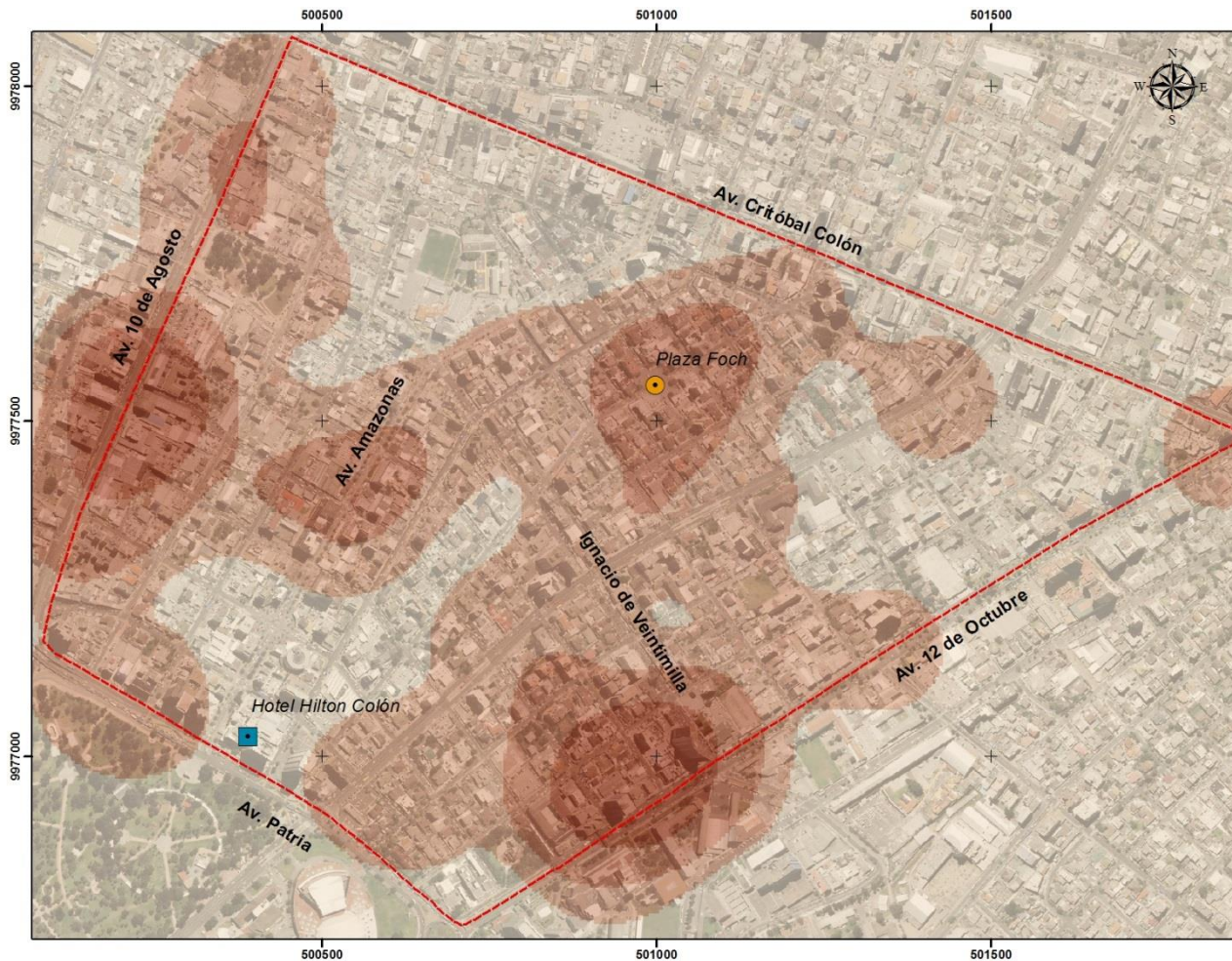
LEYENDA	
Robo de automotores	
Densidad	
	Baja
	Media
	Alta
	Muy Alta

SIMBOLOGÍA	
	Límite barrial Jipijapa



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE GEOGRAFÍA		
MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2015, JIPIJAPA		
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enriquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo	
MAPA #: 13	ESCALA IMPRESIÓN 1:3.500 ESCALA TRABAJO 1:5.000	FECHA ELABORACIÓN: 29/ Enero/2016
FUENTE: - DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000 - IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000 - OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000 - SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000 - SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000		

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2007 LA MARISCAL



LEYENDA

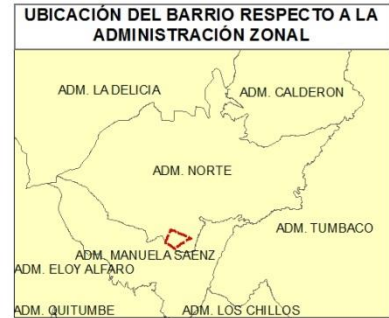
Robo de automotores

Densidad

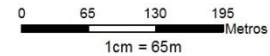
- Baja
- Media
- Alta
- Muy Alta

SIMBOLOGÍA

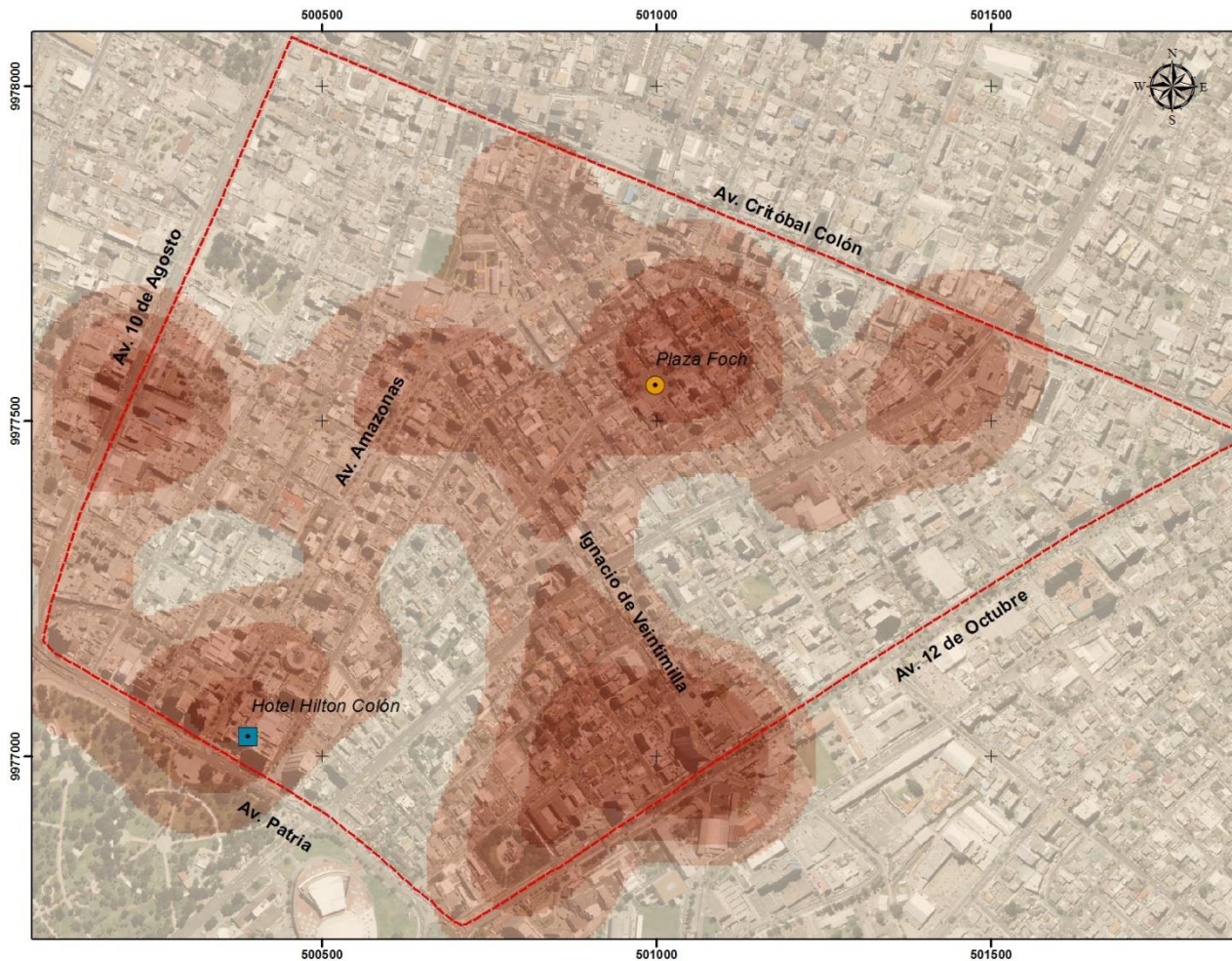
- Límite barrial La Mariscal



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE GEOGRAFÍA		
MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2007, LA MARISCAL		
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enriquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo	
MAPA #: 14	ESCALA IMPRESIÓN 1:6.500 ESCALA TRABAJO 1:8.000	FECHA ELABORACIÓN: 29/ Enero/2016
FUENTE: - DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000 - IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000 - OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000 - SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000 - SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000		



DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2008 LA MARISCAL



LEYENDA

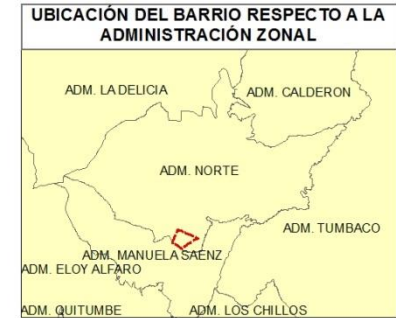
Robo de automotores

Densidad

- Baja
- Media
- Alta
- Muy Alta

SIMBOLOGÍA

- Limite barrial La Mariscal



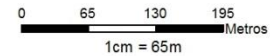
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE GEOGRAFÍA

MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2008, LA MARISCAL

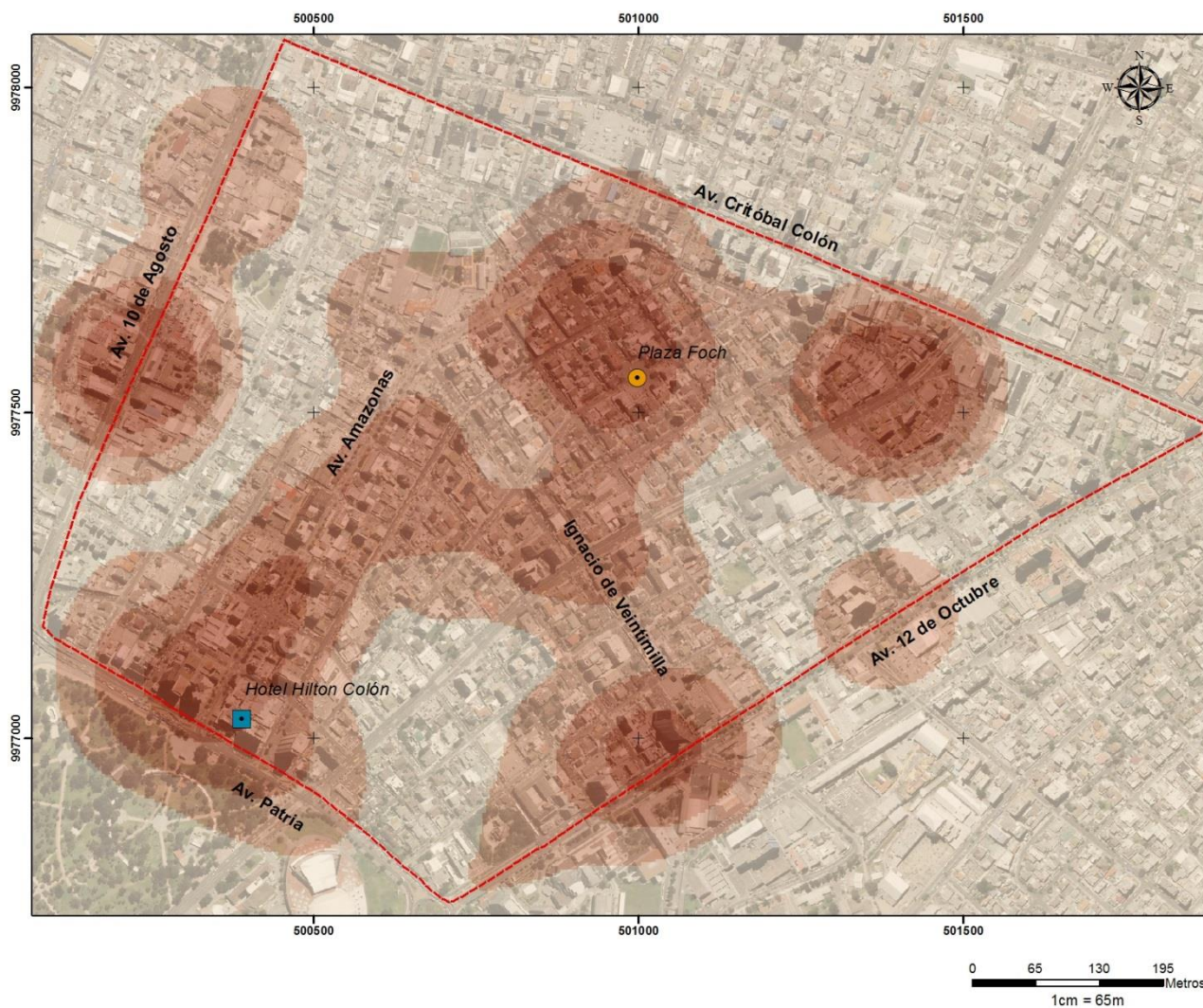
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enriquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo
MAPA #: 15	ESCALA IMPRESIÓN 1:6.500 ESCALA TRABAJO 1:8.000
FECHA ELABORACIÓN: 29/ Enero/2016	

FUENTE:

- DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000
- IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000
- OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000
- SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000
- SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000



DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2009 LA MARISCAL



LEYENDA

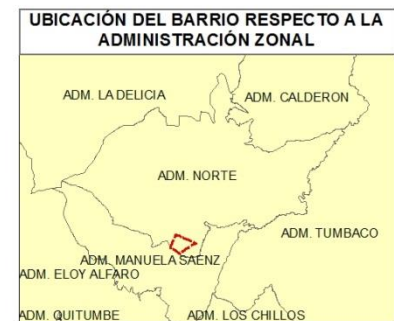
Robo de automotores

Densidad

- Baja
- Media
- Alta
- Muy Alta

SIMBOLOGÍA

- Limite barrial La Mariscal



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE GEOGRAFÍA

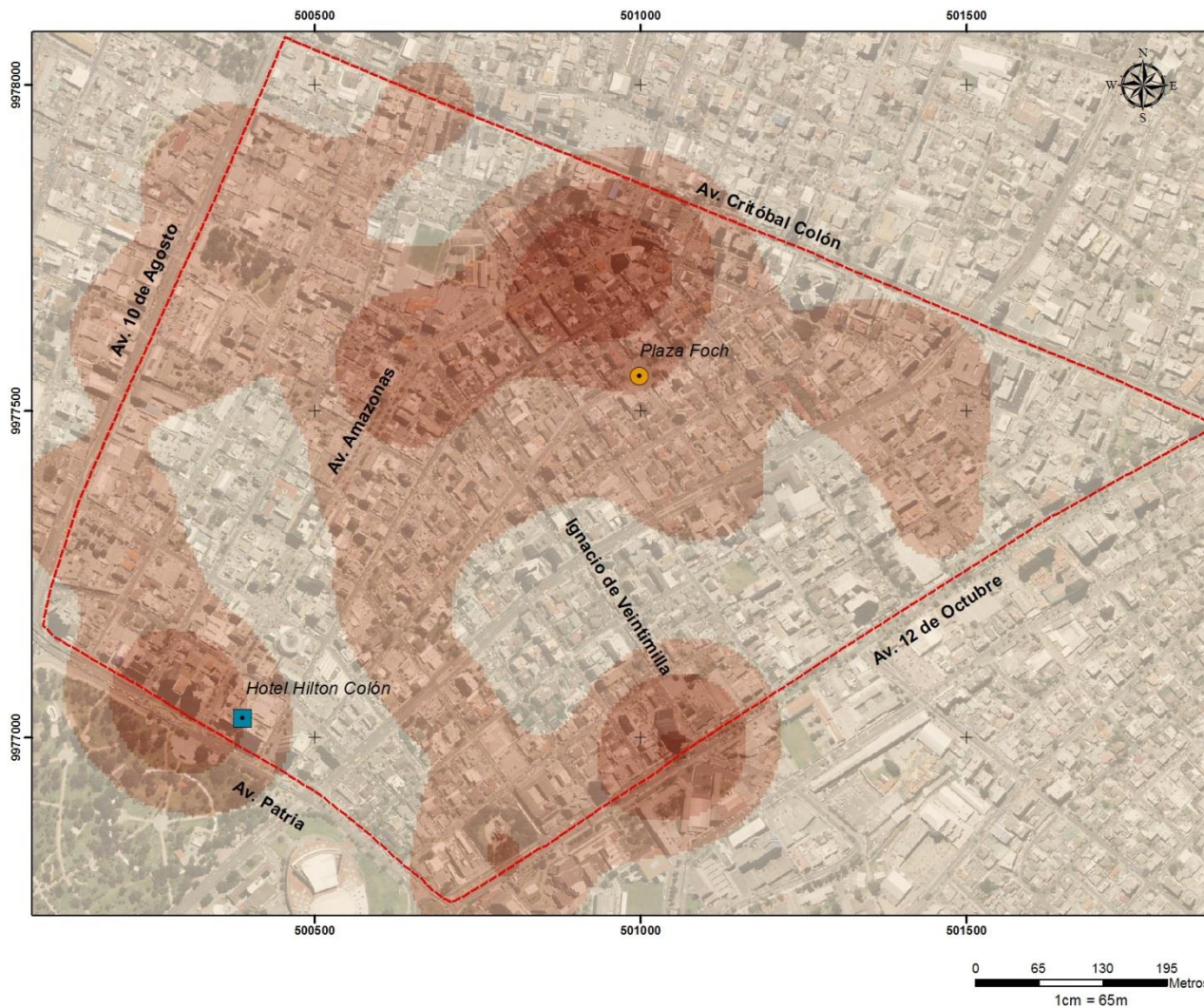
MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2009, LA MARISCAL

ELABORADO POR: Carol Bedoya Enríquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo
MAPA #: 16	ESCALA IMPRESIÓN 1:6.500 ESCALA TRABAJO 1:8.000
FECHA ELABORACIÓN: 29/ Enero/2016	

FUENTE:

- DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000
- IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000
- OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000
- SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000
- SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2010 LA MARISCAL



LEYENDA

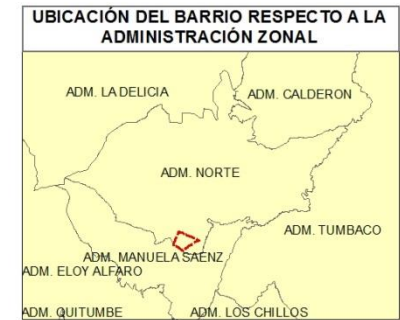
Robo de automotores

Densidad

- Baja
- Media
- Alta
- Muy Alta

SIMBOLOGÍA

Limite barrial La Mariscal



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE GEOGRAFÍA

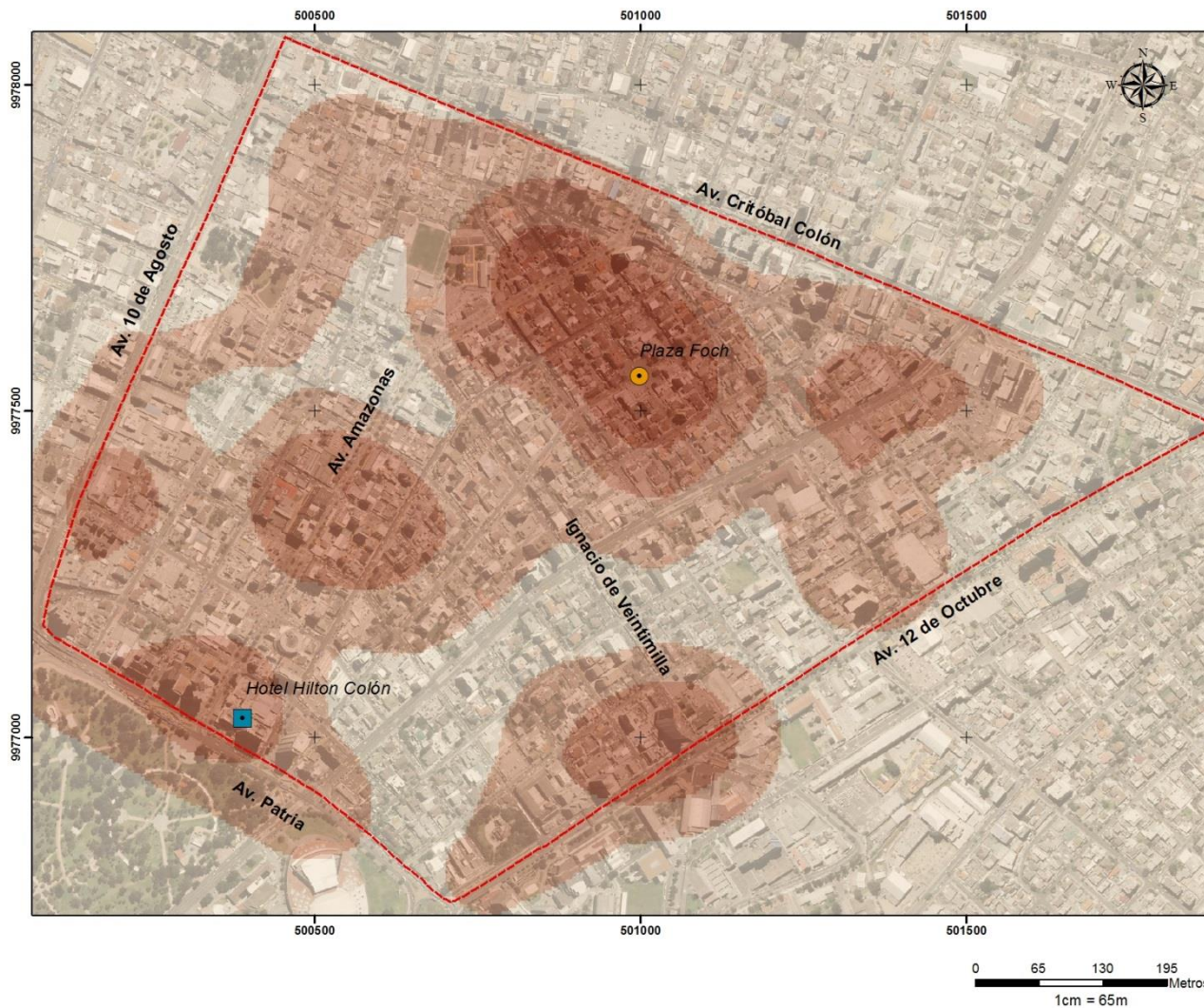
MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2010, LA MARISCAL

ELABORADO POR: Carol Bedoya Enríquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo	
MAPA #: 17	ESCALA IMPRESIÓN 1:6.500 ESCALA TRABAJO 1:8.000	FECHA ELABORACIÓN: 29/ Enero/2016

FUENTE:

- DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000
- IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000
- OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000
- SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000
- SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2011 LA MARISCAL



LEYENDA

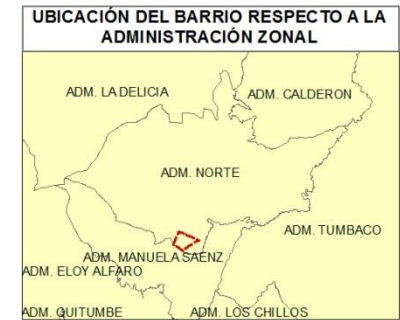
Robo de automotores

Densidad

- Baja
- Media
- Alta
- Muy Alta

SIMBOLOGÍA

- Limite barrial La Mariscal



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE GEOGRAFÍA

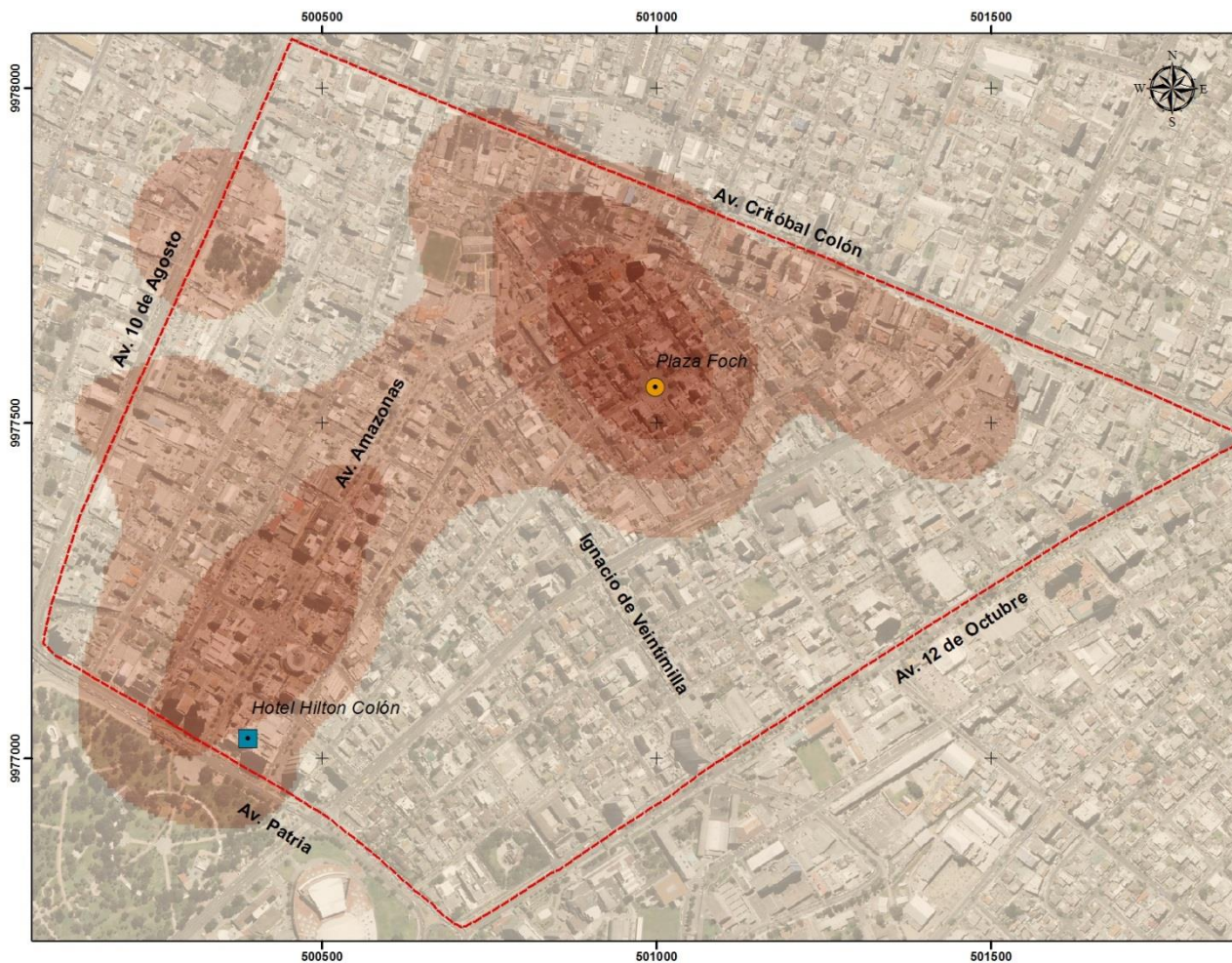
MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2011, LA MARISCAL

ELABORADO POR: Carol Bedoya Enríquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo
MAPA #: 18	ESCALA IMPRESIÓN 1:6.500 ESCALA TRABAJO 1:8.000
FECHA ELABORACIÓN: 29/ Enero/2016	

FUENTE:

- DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000
- IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000
- OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000
- SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000
- SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2012 LA MARISCAL



LEYENDA

Robo de automotores

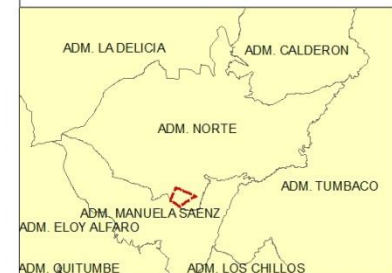
Densidad

- Baja
- Media
- Alta
- Muy Alta

SIMBOLOGÍA

- Límite barrial La Mariscal

UBICACIÓN DEL BARRIO RESPECTO A LA ADMINISTRACIÓN ZONAL



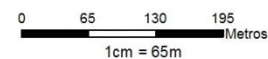
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE GEOGRAFÍA

MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2012, LA MARISCAL

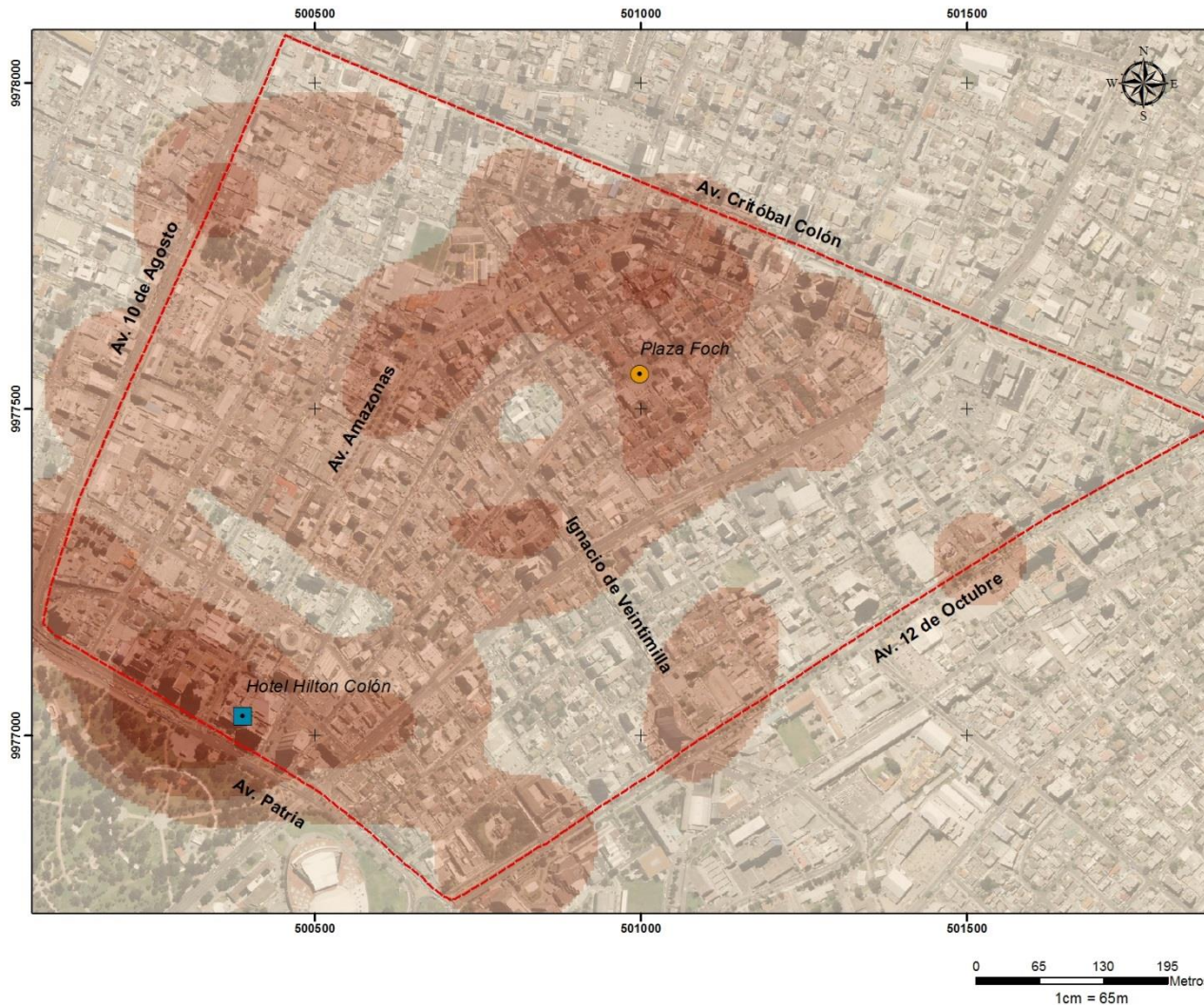
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enriquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo
MAPA #: 19	ESCALA IMPRESIÓN 1:6.500 ESCALA TRABAJO 1:8.000
FECHA ELABORACIÓN: 29/ Enero/2016	

FUENTE:

- DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000
- IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000
- OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000
- SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000
- SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000



DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2013 LA MARISCAL



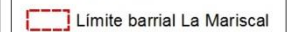
LEYENDA

Robo de automotores

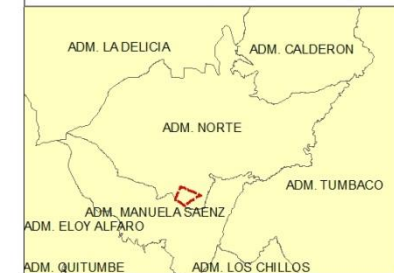
Densidad



SIMBOLOGÍA



UBICACIÓN DEL BARRIO RESPECTO A LA ADMINISTRACIÓN ZONAL



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE GEOGRAFÍA

MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2013, LA MARISCAL

ELABORADO POR:
Carol Bedoya Enríquez

REVISADO POR:
Ing. Santiago Felipe Jaramillo

MAPA #:
20

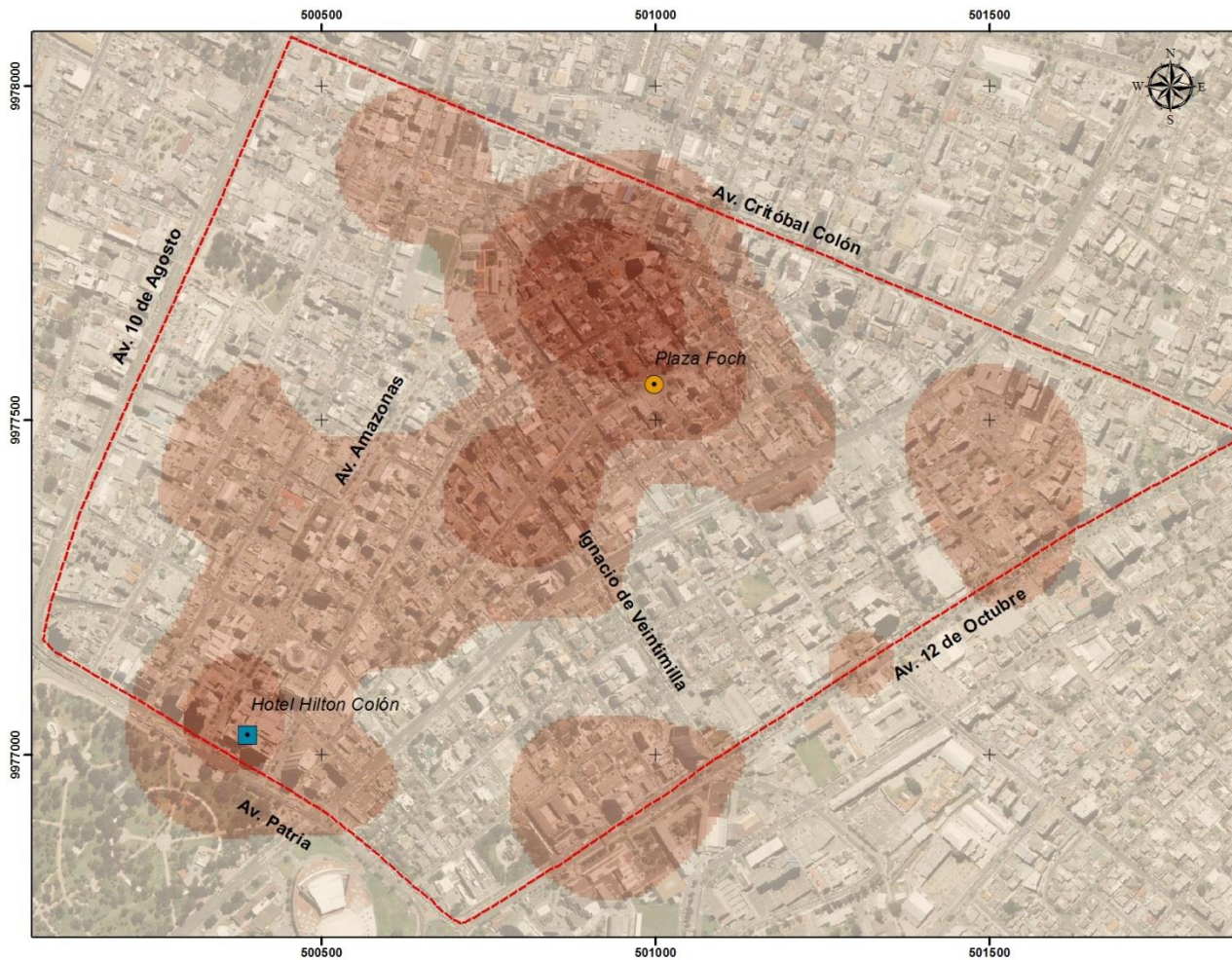
ESCALA IMPRESIÓN 1:6.500
ESCALA TRABAJO 1:8.000

FECHA ELABORACIÓN:
29/ Enero/2016

FUENTE:

- DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000
- IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000
- OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000
- SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000
- SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2014 LA MARISCAL



LEYENDA

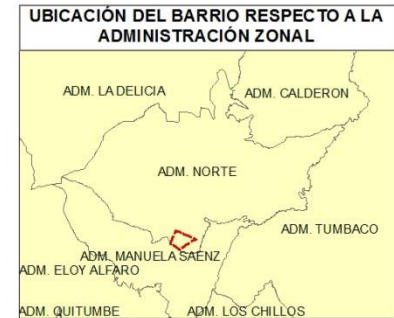
Robo de automotores

Densidad

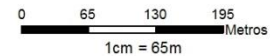
- Baja
- Media
- Alta
- Muy Alta

SIMBOLOGÍA

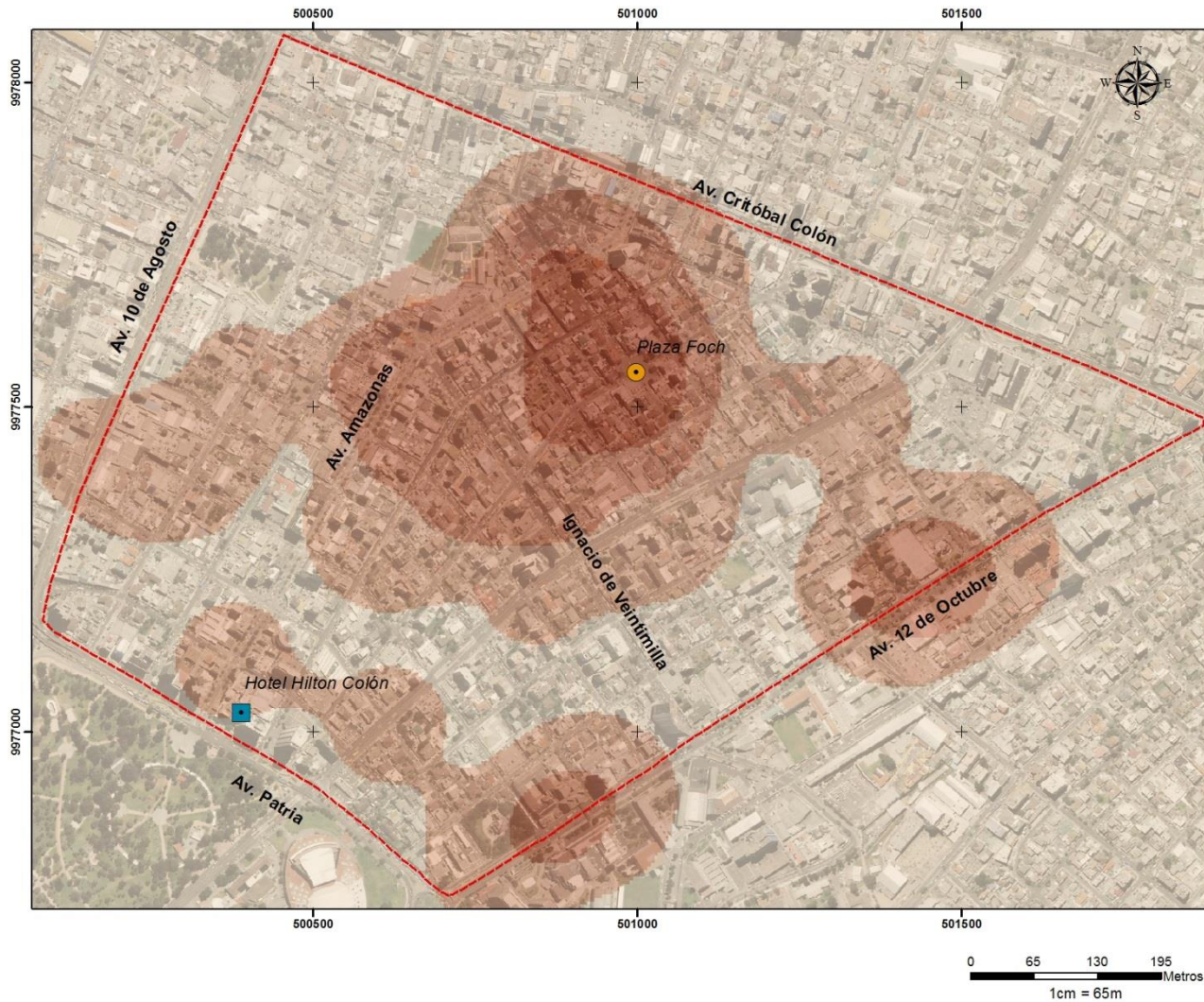
- Límite barrial La Mariscal



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE GEOGRAFÍA		
MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2014, LA MARISCAL		
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enriquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo	
MAPA #: 21	ESCALA IMPRESIÓN 1:6.500 ESCALA TRABAJO 1:8.000	FECHA ELABORACIÓN: 29/ Enero/2016
FUENTE: - DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000 - IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000 - OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000 - SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000 - SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000		



DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2015 LA MARISCAL



LEYENDA

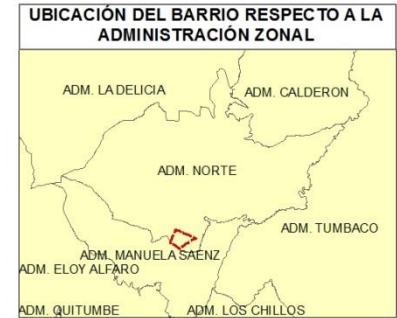
Robo de automotores

Densidad

- Baja
- Media
- Alta
- Muy Alta

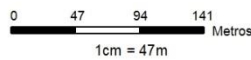
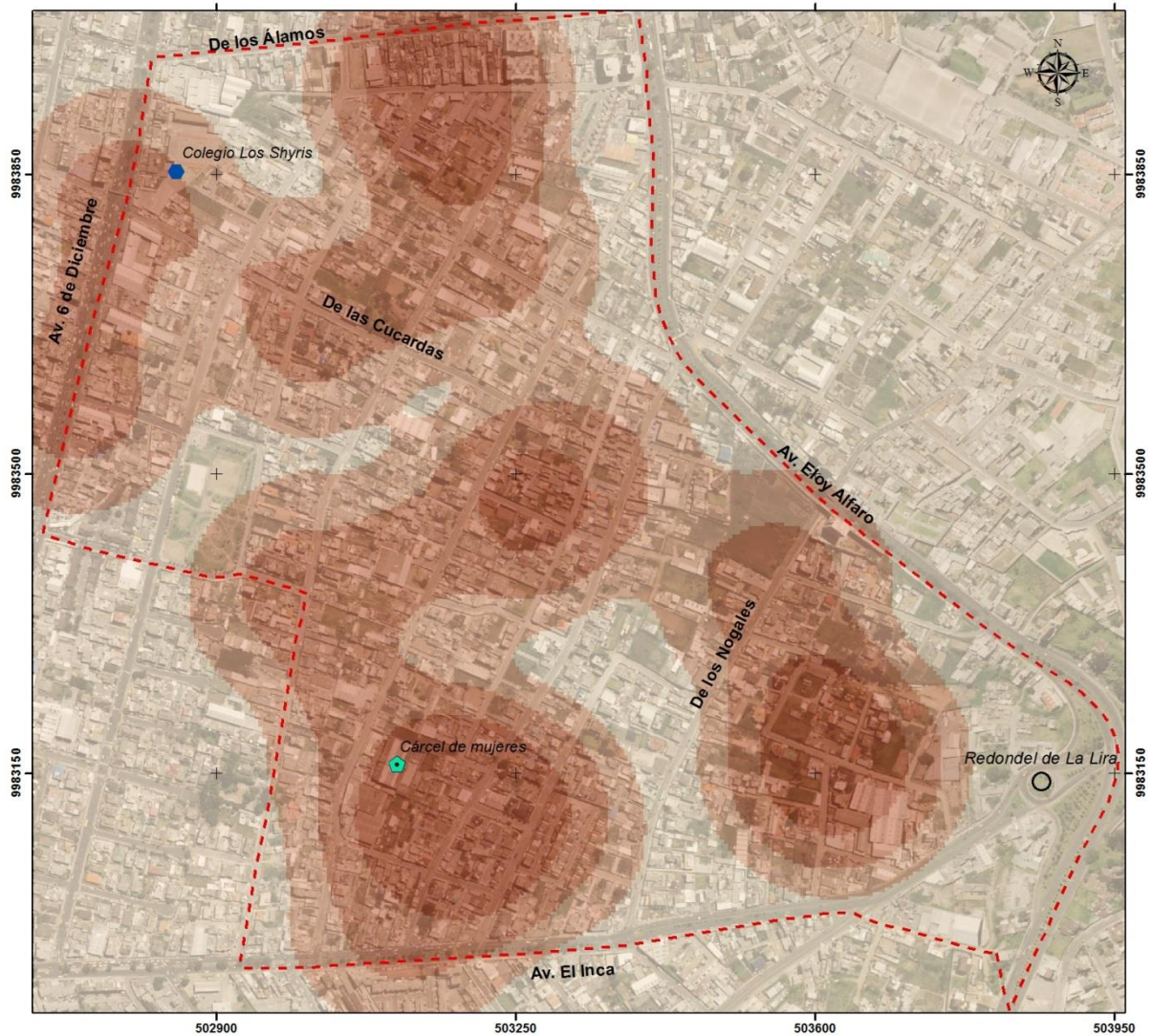
SIMBOLOGÍA

- Limite barrial La Mariscal



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE GEOGRAFÍA		
MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2015, LA MARISCAL		
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enríquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo	
MAPA #: 22	ESCALA IMPRESIÓN 1:6.500 ESCALA TRABAJO 1:8.000	FECHA ELABORACIÓN: 29/ Enero/2016
FUENTE: - DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000 - IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000 - OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000 - SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000 - SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000		

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2007 SAN ISIDRO DEL INCA



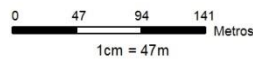
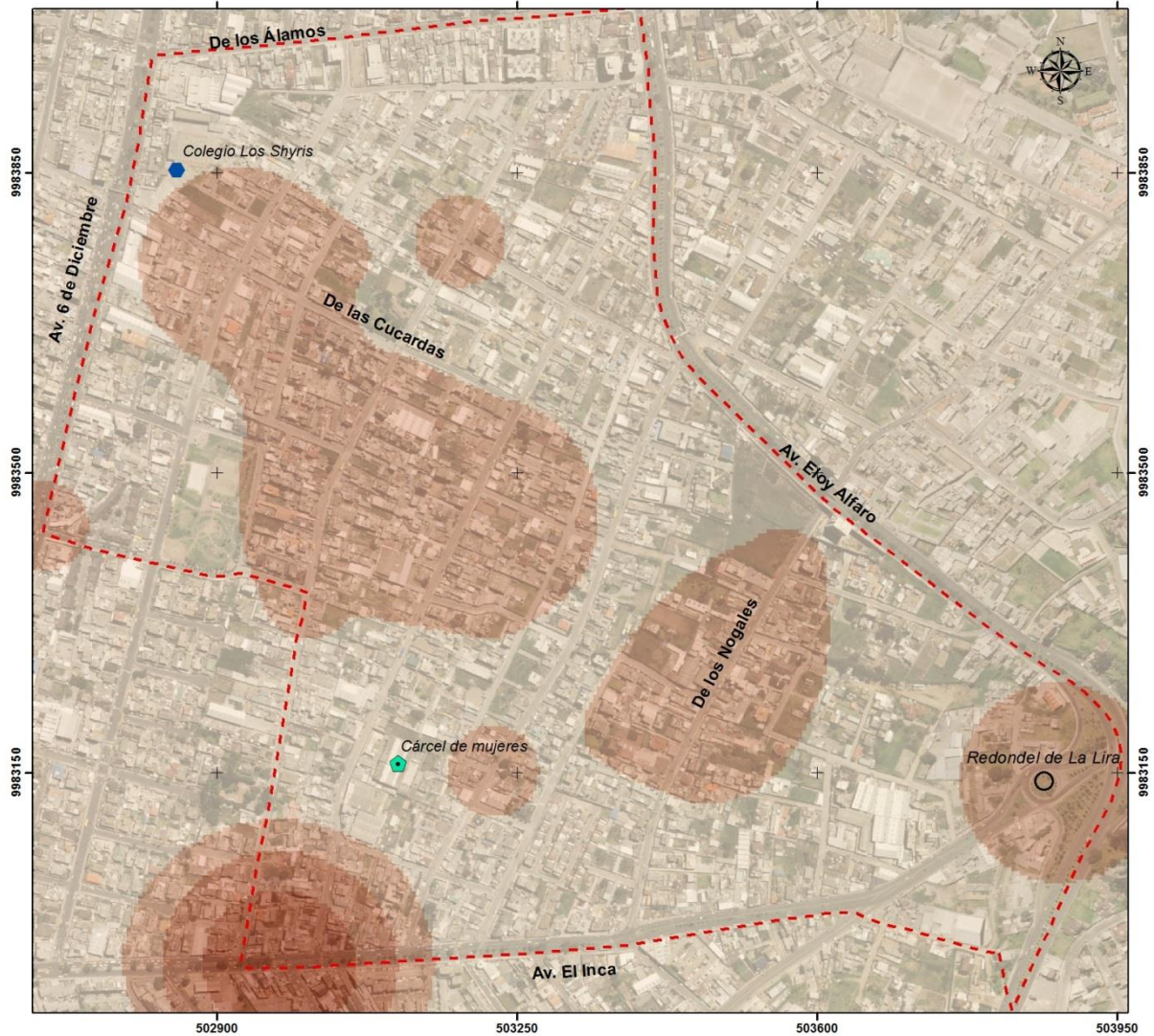
LEYENDA	
Robo de automotores	
Densidad	
	Baja
	Media
	Alta
	Muy Alta

SIMBOLOGÍA	
	Límite barrial San Isidro del Inca



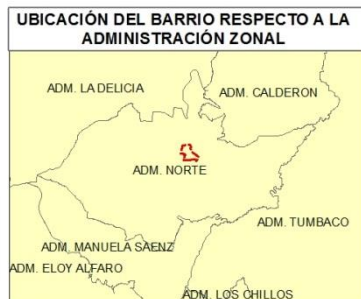
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE GEOGRAFÍA		
MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2007, SAN ISIDRO DEL INCA		
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enriquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo	
MAPA #: 23	ESCALA IMPRESIÓN 1:4.700 ESCALA TRABAJO 1:8.000	FECHA ELABORACIÓN: 29/ Enero/2016
FUENTE:		
- DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000		
- IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000		
- OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000		
- SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000		
- SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000		

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2008 SAN ISIDRO DEL INCA



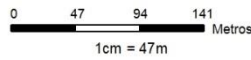
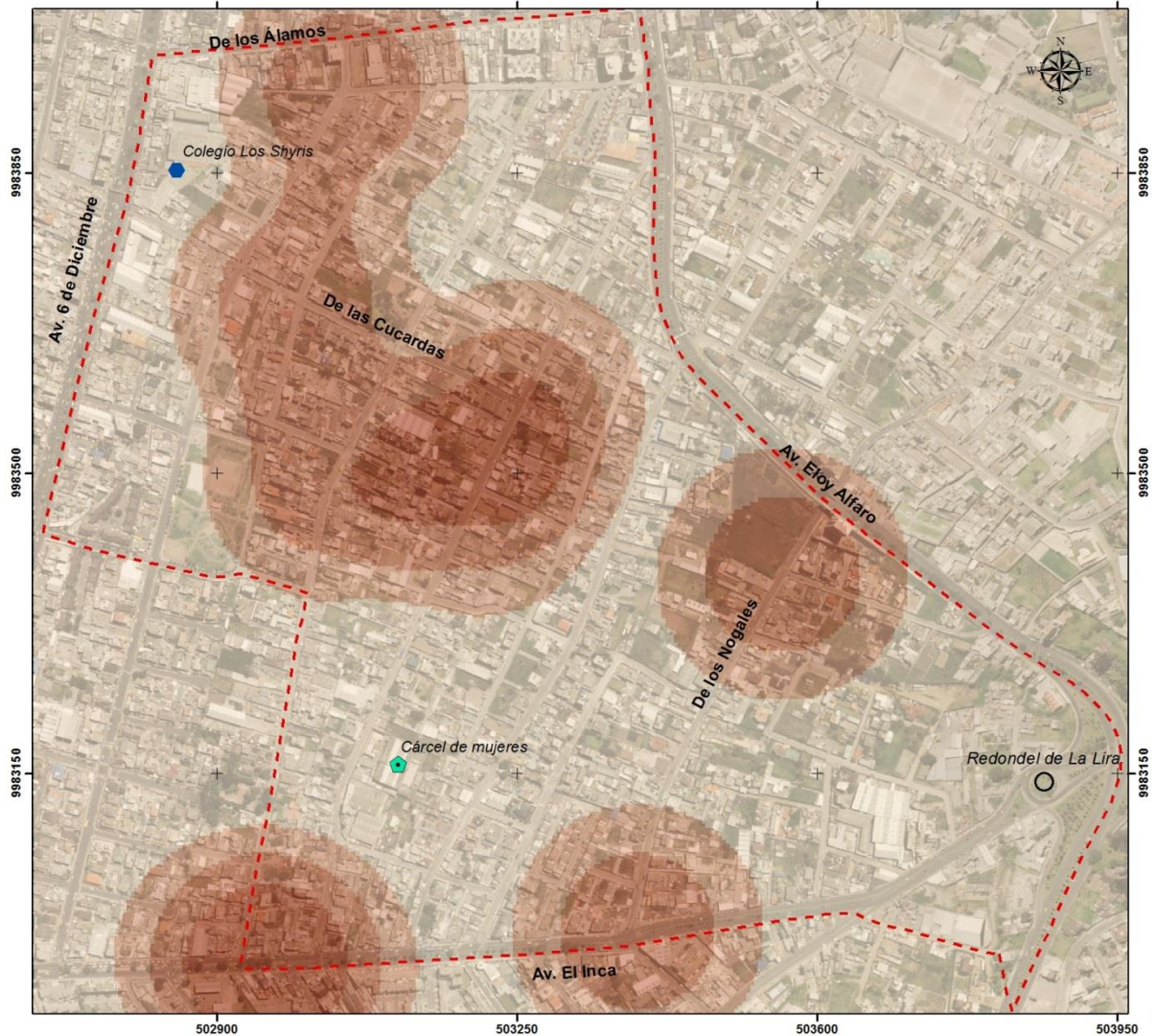
LEYENDA	
Robo de automotores	
Densidad	
	Baja
	Media
	Alta
	Muy Alta

SIMBOLOGÍA	
	Limite barrial San Isidro del Inca



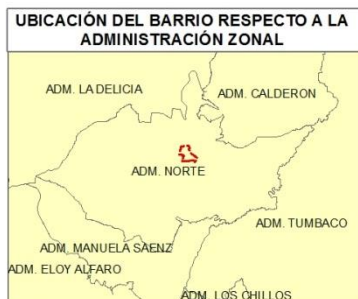
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE GEOGRAFÍA		
MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2008, SAN ISIDRO DEL INCA		
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enríquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo	
MAPA #: 24	ESCALA IMPRESIÓN 1:4.700 ESCALA TRABAJO 1:8.000	FECHA ELABORACIÓN: 29/ Enero/2016
FUENTE: - DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000 - IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000 - OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000 - SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000 - SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000		

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2009 SAN ISIDRO DEL INCA



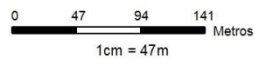
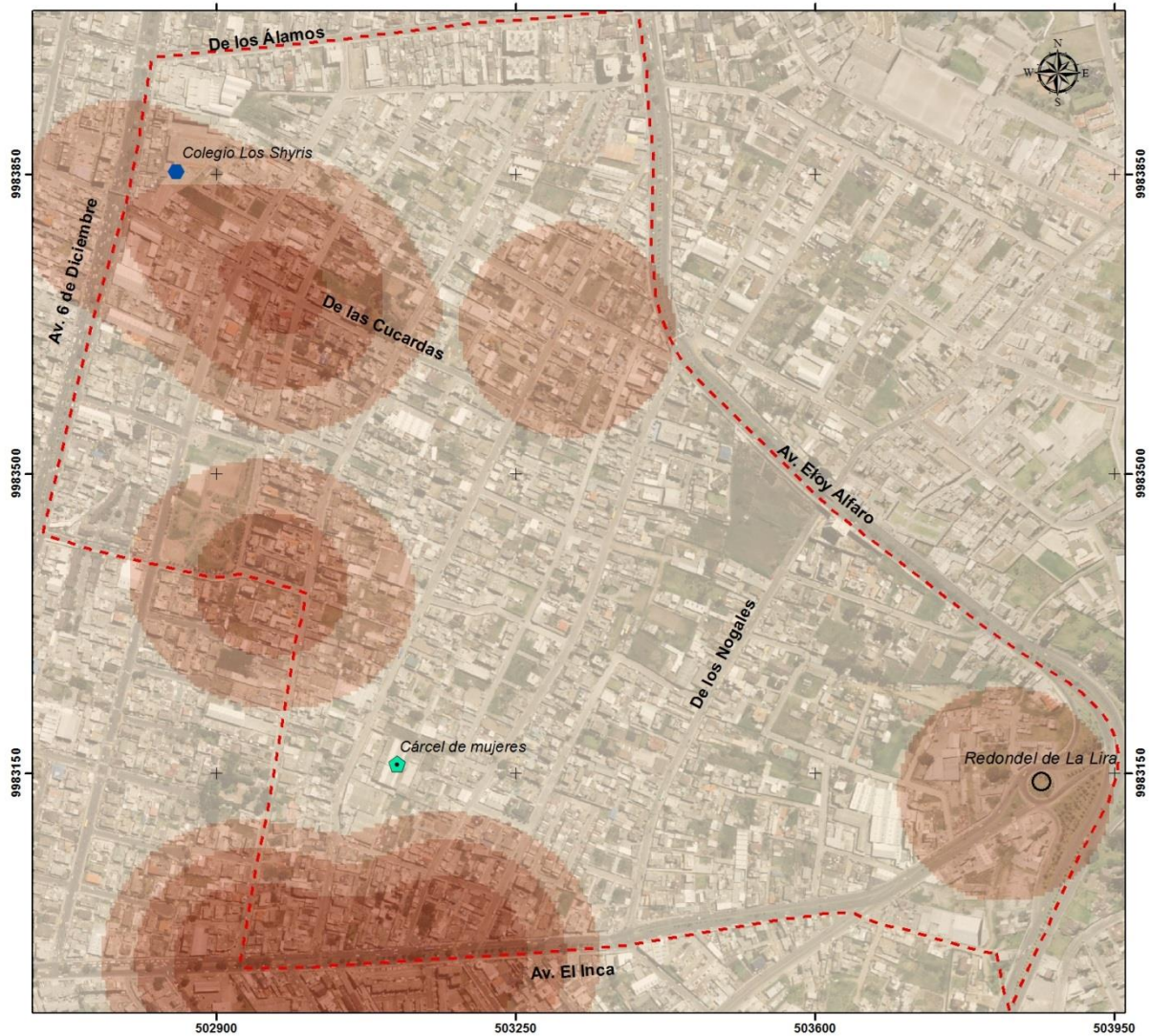
LEYENDA	
Robo de automotores	
Densidad	
	Baja
	Media
	Alta
	Muy Alta

SIMBOLOGÍA	
	Limite barrial San Isidro del Inca



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE GEOGRAFÍA		
MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2009, SAN ISIDRO DEL INCA		
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enriquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo	
MAPA #: 25	ESCALA IMPRESIÓN 1:4.700	FECHA ELABORACIÓN: 29/ Enero/2016
FUENTE: - DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000 - IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000 - OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000 - SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000 - SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000		

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2010 SAN ISIDRO DEL INCA



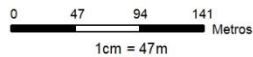
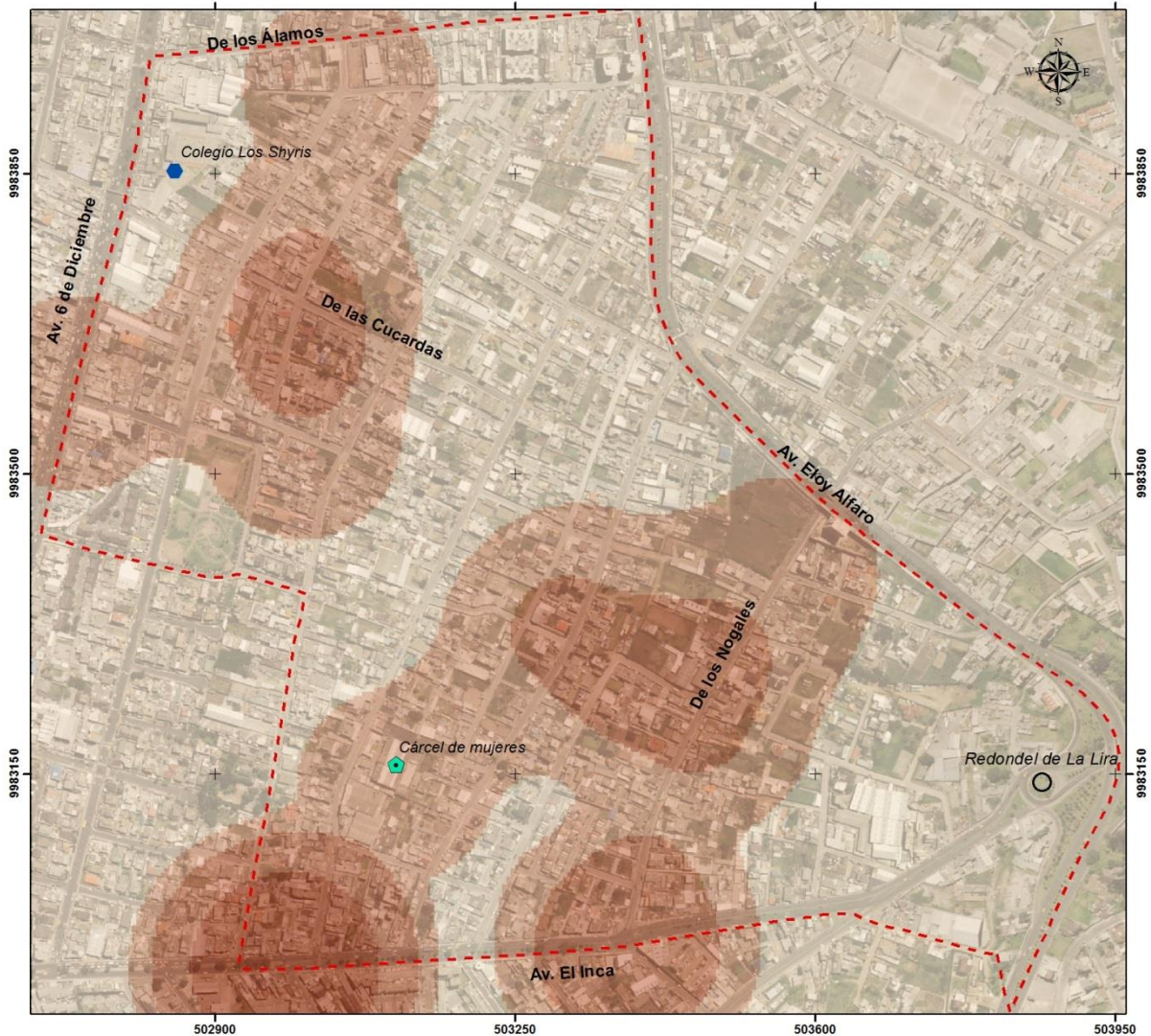
LEYENDA	
Robo de automotores	
Densidad	
	Baja
	Media
	Alta
	Muy Alta

SIMBOLOGÍA	
	Límite barrial San Isidro del Inca



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE GEOGRAFÍA		
MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2010, SAN ISIDRO DEL INCA		
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enriquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo	
MAPA #: 26	ESCALA IMPRESIÓN 1:4.700 ESCALA TRABAJO 1:8.000	FECHA ELABORACIÓN: 29/ Enero/2016
FUENTE: - DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000 - IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000 - OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000 - SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000 - SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000		

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2011 SAN ISIDRO DEL INCA



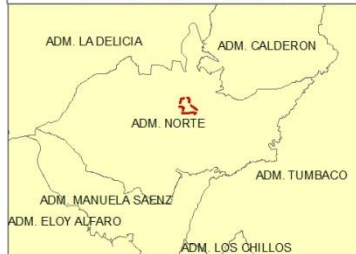
LEYENDA

Robo de automotores	
Densidad	
	Baja
	Media
	Alta
	Muy Alta

SIMBOLOGÍA

Limite barrial San Isidro del Inca

UBICACIÓN DEL BARRIO RESPECTO A LA ADMINISTRACIÓN ZONAL



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE GEOGRAFÍA

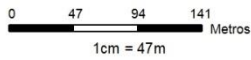
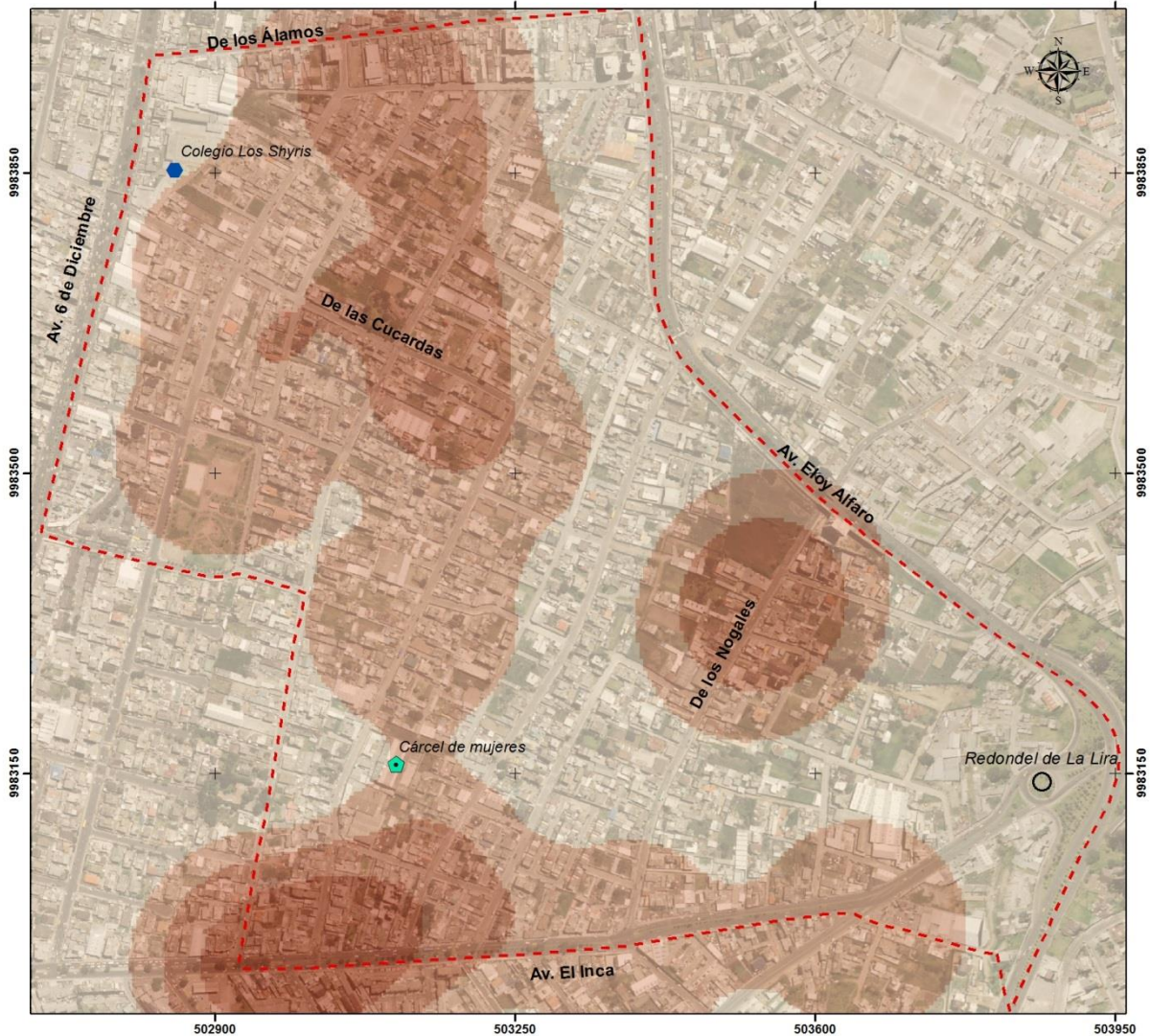
MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2011, SAN ISIDRO DEL INCA

ELABORADO POR: Carol Bedoya Enriquez		REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo
MAPA #: 27	ESCALA IMPRESIÓN 1:4.700	FECHA ELABORACIÓN: 29/ Enero/2016

FUENTE:

- DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000
- IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000
- OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000
- SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000
- SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2012 SAN ISIDRO DEL INCA



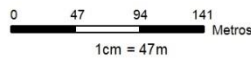
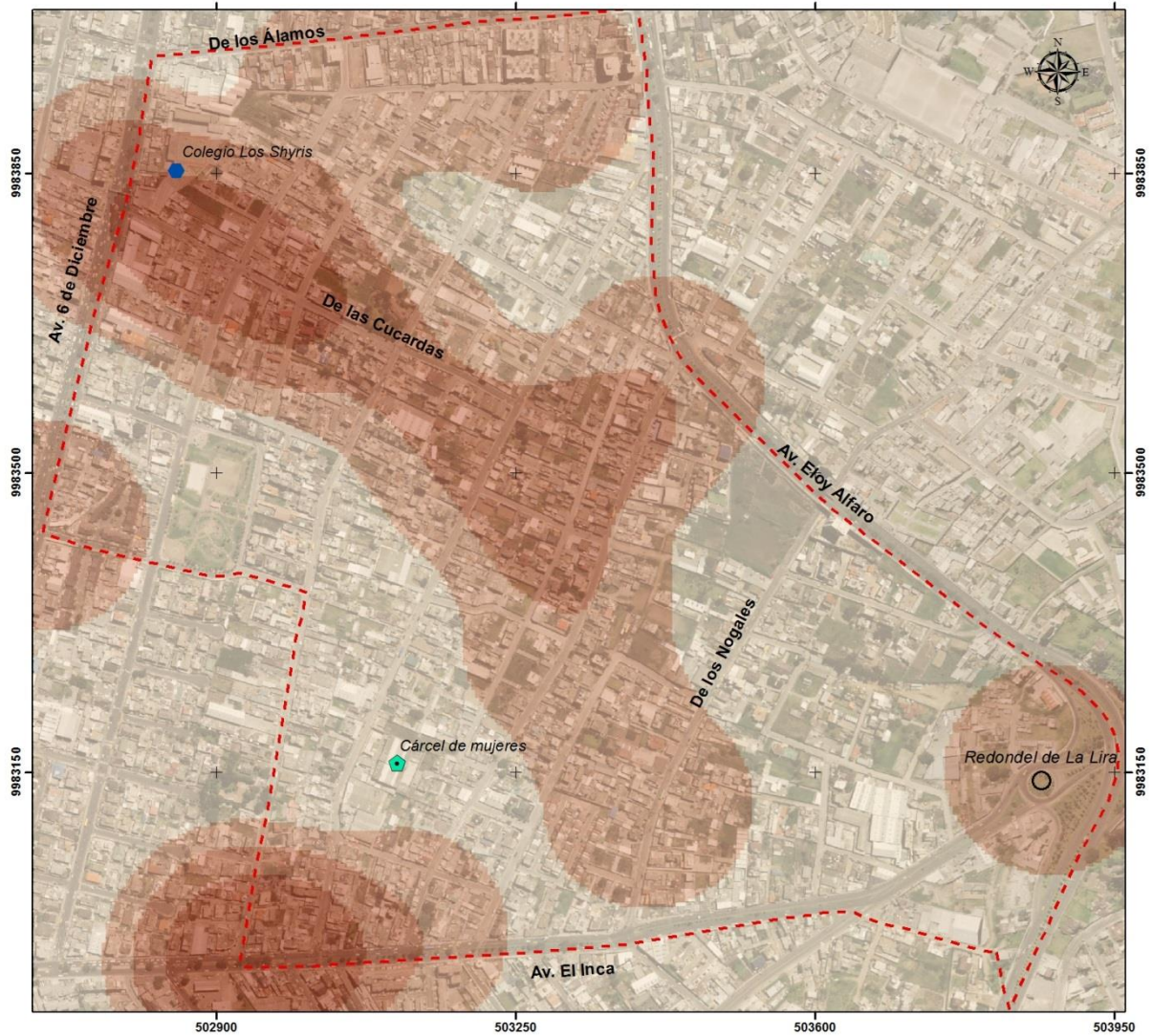
LEYENDA	
Robo de automotores	
Densidad	
	Baja
	Media
	Alta
	Muy Alta

SIMBOLOGÍA	
	Limite barrial San Isidro del Inca



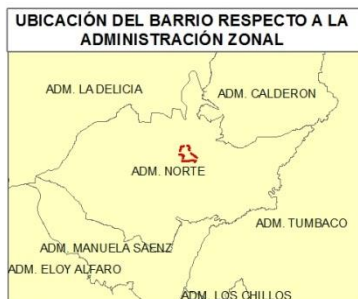
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE GEOGRAFÍA		
MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2012, SAN ISIDRO DEL INCA		
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enriquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo	
MAPA #: 28	ESCALA IMPRESIÓN 1:4.700 ESCALA TRABAJO 1:8.000	FECHA ELABORACIÓN: 29/ Enero/2016
FUENTE: - DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000 - IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000 - OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000 - SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000 - SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000		

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2013 SAN ISIDRO DEL INCA



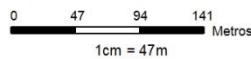
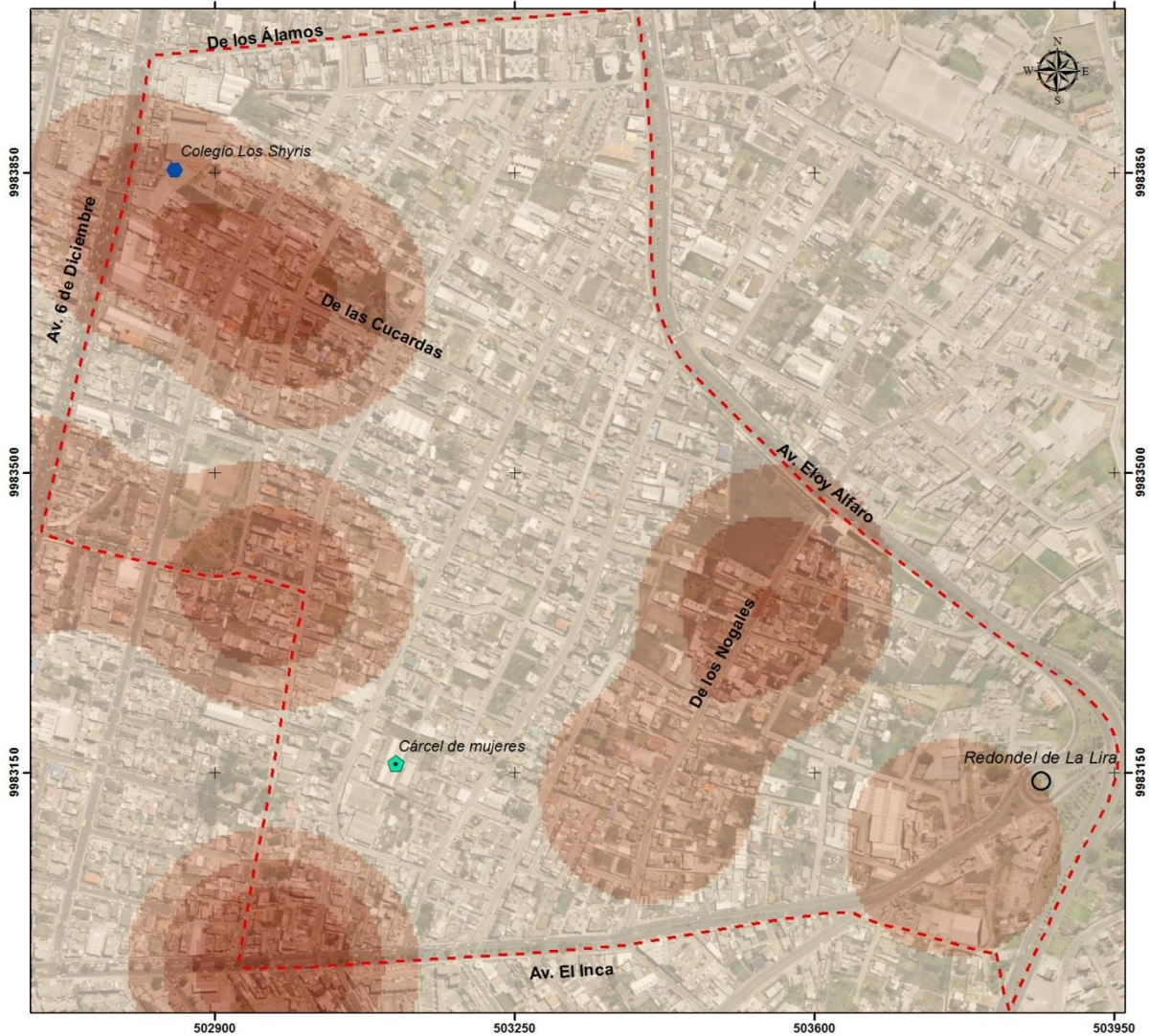
LEYENDA	
Robo de automotores	
Densidad	
	Baja
	Media
	Alta
	Muy Alta

SIMBOLOGÍA	
	Límite barrial San Isidro del Inca



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE GEOGRAFÍA		
MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2013, SAN ISIDRO DEL INCA		
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enriquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo	
MAPA #: 29	ESCALA IMPRESIÓN 1:4.700 ESCALA TRABAJO 1:8.000	FECHA ELABORACIÓN: 29/ Enero/2016
FUENTE:		
<ul style="list-style-type: none"> - DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000 - IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000 - OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000 - SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000 - SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000 		

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2014 SAN ISIDRO DEL INCA



LEYENDA

Robo de automotores

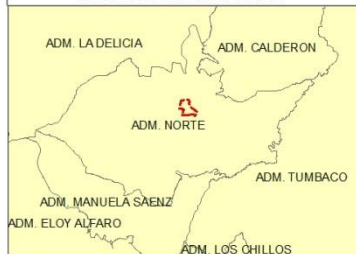
Densidad

- Baja
- Media
- Alta
- Muy Alta

SIMBOLOGÍA

- Limite barrial San Isidro del Inca

UBICACIÓN DEL BARRIO RESPECTO A LA ADMINISTRACIÓN ZONAL



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE GEOGRAFÍA

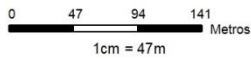
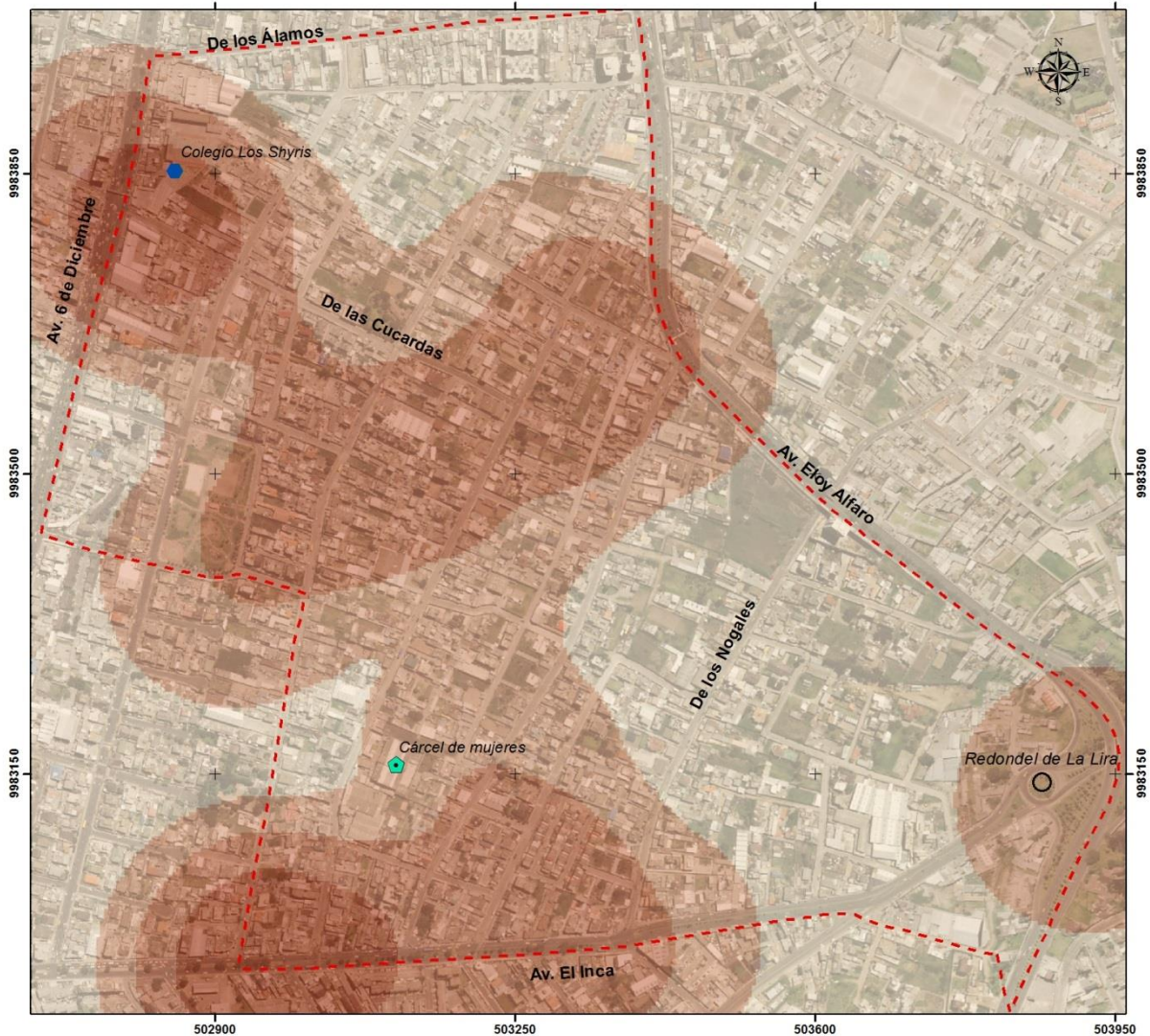
MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2014, SAN ISIDRO DEL INCA

ELABORADO POR: Carol Bedoya Enríquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo
MAPA #: 30	ESCALA TRABAJO 1:8.000
FECHA ELABORACIÓN: 29/ Enero/2016	

FUENTE:

- DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000
- IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000
- OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000
- SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000
- SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000

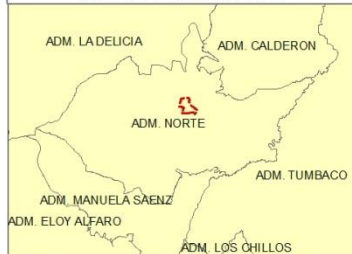
DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2015 SAN ISIDRO DEL INCA



LEYENDA	
Robo de automotores	
Densidad	
	Baja
	Media
	Alta
	Muy Alta

SIMBOLOGÍA	
	Limite barrial San Isidro del Inca

UBICACIÓN DEL BARRIO RESPECTO A LA ADMINISTRACIÓN ZONAL



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE GEOGRAFÍA		
MAPA DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL ROBO DE AUTOMOTORES 2015, SAN ISIDRO DEL INCA		
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enríquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo	
MAPA #: 31	ESCALA IMPRESIÓN 1:4.700	FECHA ELABORACIÓN: 29/ Enero/2016
FUENTE:		
- DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000		
- IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000		
- OMSC (2015), Coberturas digitales del robo de automotores del 2007 al 2015 en el DMQ, 1:50.000		
- SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000		
- SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000		

SISTEMA INTEGRADO DE SEGURIDAD ECU-911 BARRIO JIPIJAPA



LEYENDA

- Camaras giratorias (7)
- Camaras estándar (43)
- Alcance de 100m
- Alcance de 300m

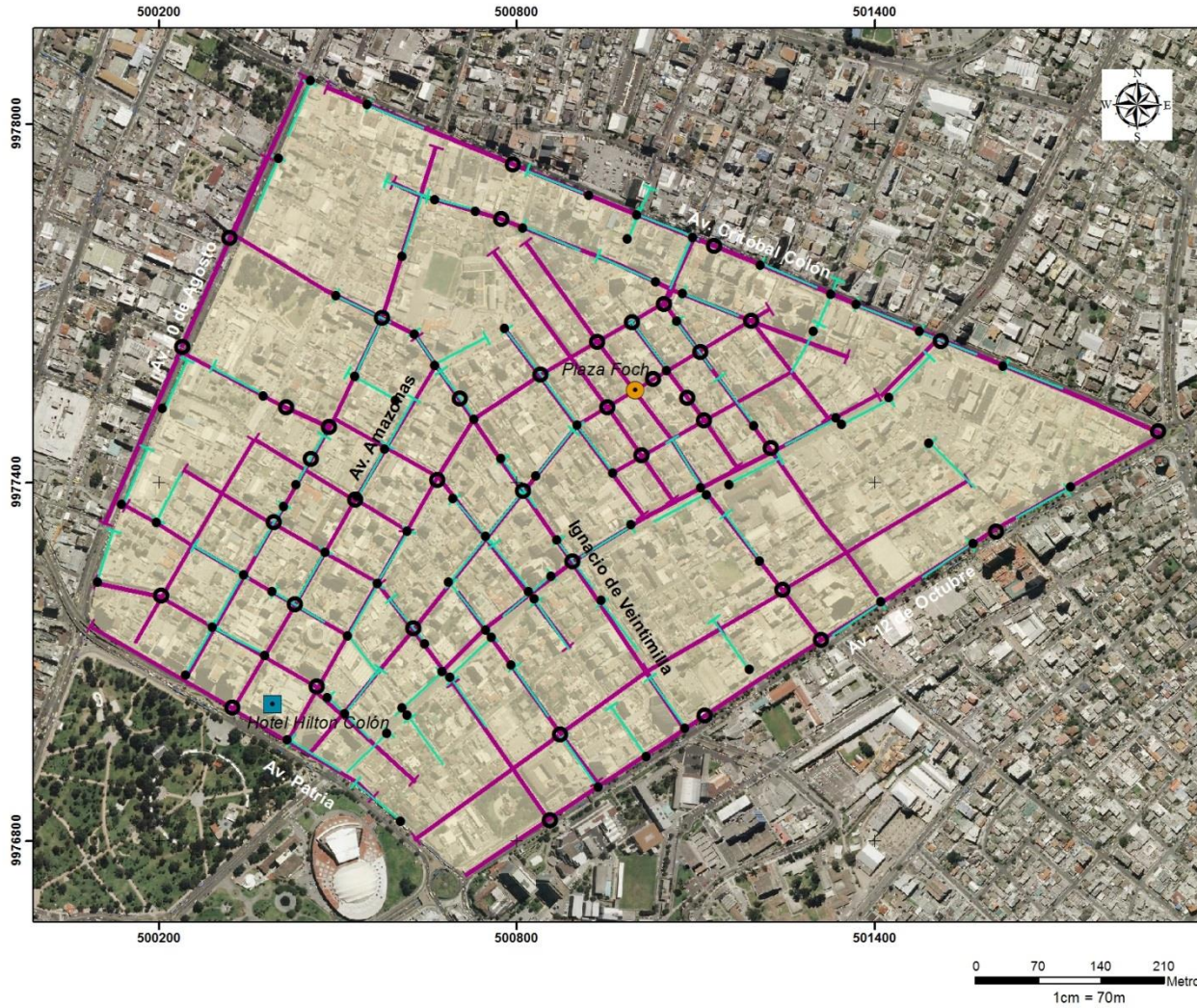
SIMBOLOGÍA

- Limite barrial Jipijapa



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE GEOGRAFÍA		
MAPA DEL SISTEMA INTEGRADO DE SEGURIDAD ECU-911 BARRIO JIPIJAPA		
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enriquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo	
MAPA #: 32	ESCALA IMPRESIÓN 1:3.500 ESCALA TRABAJO 1:4.000	FECHA ELABORACIÓN: 28/ Marzo/2016
FUENTE: - DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000 - IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000 - SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000 - SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000		

SISTEMA INTEGRADO DE SEGURIDAD ECU-911 BARRIO LA MARISCAL



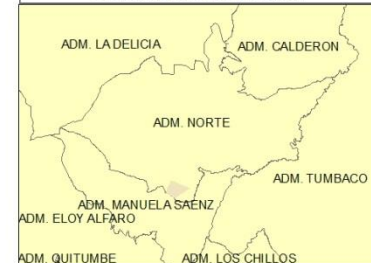
LEYENDA

- Camaras giratorias (40)
- Camaras estándar (88)
- Alcance de 100m
- Alcance de 300m

SIMBOLOGÍA

- Limite barrial La Mariscal

UBICACIÓN DEL BARRIO RESPECTO A LA ADMINISTRACIÓN ZONAL



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE GEOGRAFÍA

MAPA DEL SISTEMA INTEGRADO DE SEGURIDAD
ECU-911 BARRIO LA MARISCAL

ELABORADO POR:
Carol Bedoya Enríquez

REVISADO POR:
Ing. Santiago Felipe Jaramillo

MAPA #:
33

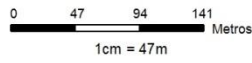
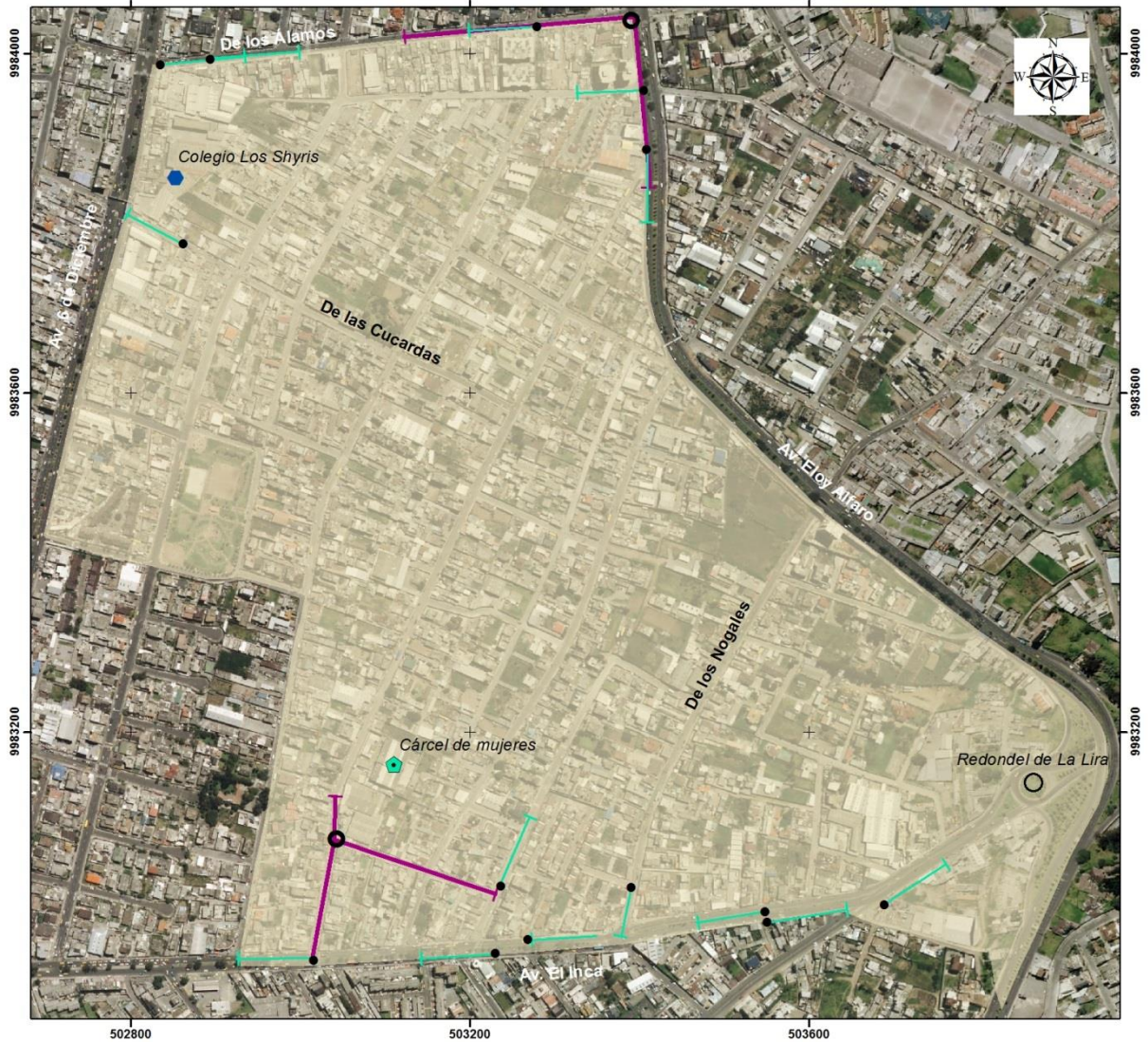
ESCALA IMPRESIÓN 1:7.000
ESCALA TRABAJO 1:8.000

FECHA ELABORACIÓN:
28/ Marzo/2016

FUENTE:

- DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000
- IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000
- SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000
- SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000

SISTEMA INTEGRADO DE SEGURIDAD ECU-911 BARRIO SAN ISIDRO DEL INCA



LEYENDA	
	Camaras giratorias (2)
	Camaras estándar (14)
	Alcance de 100m
	Alcance de 300m

SIMBOLOGÍA	
	Límite barrial San Isidro del Inca



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE GEOGRAFÍA		
MAPA DEL SISTEMA INTEGRADO DE SEGURIDAD ECU-911 BARRIO SAN ISIDRO DEL INCA		
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enriquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo	
MAPA #: 34	ESCALA IMPRESIÓN 1:4.700 ESCALA TRABAJO 1:8.000	FECHA ELABORACIÓN: 28/ Marzo/2016
FUENTE: - DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000 - IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000 - SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000 - SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000		

SISTEMA METROPOLITANO DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO TARIFADO "ZONA AZUL" BARRIO LA MARISCAL



LEYENDA

— Vías con servicio de Zona Azul

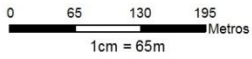
SIMBOLOGÍA

■ Limite barrial La Mariscal

UBICACIÓN DEL BARRIO RESPECTO A LA ADMINISTRACIÓN ZONAL



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS ESCUELA DE GEOGRAFÍA		
SISTEMA METROPOLITANO DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO TARIFADO ZONA AZUL BARRIO LA MARISCAL		
ELABORADO POR: Carol Bedoya Enríquez	REVISADO POR: Ing. Santiago Felipe Jaramillo	
MAPA #: 38	ESCALA IMPRESIÓN 1:6.500 ESCALA TRABAJO 1:8.000	FECHA ELABORACIÓN: 28/Marzo/2016
FUENTE: - DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INFORMACIÓN (2007), Cobertura digital de división administrativa del DMQ, 1:25.000 - IGM (2015), Cobertura digital de eje vial, 1:50.000 - SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA (2011), Cobertura digital de barrios del DMQ, 1:10.000 - SIG TIERRAS (2010), Ortofoto del DMQ, 1:5.000		



II. Fotos

Jipijapa



.Foto 1. Av. Amazonas y Av. Tomás de Berlanga
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 2. Av. Tomás de Berlanga e Isla Isabela
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 3. Av. Tomás de Berlanga e Isla San Cristóbal
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 4. Av. Tomás de Berlanga e Isla Genovesa
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 5. Av. Tomás de Berlanga e Isla Fernandina
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 6. Calle Isla Genovesa
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 7. Calle Isla San Cristóbal
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 8. Calle Isla Isabela
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 9. Parque Isla Tortuga
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 10. Parque Isla Tortuga
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 11. Parque Isla Tortuga
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 12. Parque Isla Tortuga
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 13. Parque Isla Tortuga
Elaborada por: Carol Bedoya

La Mariscal



Foto 14. Mariscal Foch
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 15. José Calama
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 16. Av. Amazonas y Mariscal Foch
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 17. Juan León Mera y Joaquín Pinto
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 18. Juan León Mera y Mariscal Foch
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 19. Reina Victoria y Joaquín Pinto (Vista norte)
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 20. Reina Victoria y Mariscal Foch
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 21. Diego de Almagro y Mariscal Foch
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 22. Joaquín Pinto y Amazonas
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 23. Mariscal Foch y Diego de Almagro
Elaborada por: Carol Bedoya

San Isidro del Inca



Foto 24. Calle Los Robles
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 25. Calle De los Cardos
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 26. De los Tilos
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 27. Calle de los Madroños y Tixán
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 28. De las Madre Selvas y Tixán
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 29. De las Toronjas y Tixán
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 30. Calle Lizarzaburo
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 31. De las Madre Selvas
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 32. De las Hiedras
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 33. De las Frutillas
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 34. De las Congonas
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 35. De las Cucardas
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 36. Mecánica, calle De las Hiedras
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 37. Mecánica, calle De las Frutillas
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 38. Mecánica, calle De los Madroños
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 39. Mecánica, calle De las Madre Selvas
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 40. Mecánica, calle De las Cucardas
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 41. Mecánica, calle De las Cucardas
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 42. Mecánica, calle De las Congonas
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 43. Mecánica, calle De los Tilos
Elaborada por: Carol Bedoya



Foto 44. Mecánica, calle De las Toronjas
Elaborada por: Carol Bedoya

III. Encuestas



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
ESCUELA DE GEOGRAFÍA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ENCUESTA PARA LA REALIZACIÓN DE TESIS DE PREGRADO

PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD

BARRIO: _____ **SEXO:** M___ F___ **EDAD:** ___ años

1. ¿En las últimas dos semanas han conversado con sus familiares, amistades o compañeros/as sobre delincuencia y seguridad?

Si___ Asaltos___ Robos___ Asesinatos___
Suicidios___ Violaciones___ Peleas callejeras___
NS / NR___ Otra_____

No___

2. Comparado con un año atrás ¿Considera que su barrio es?

Menos Seguro___ Igual de Seguro___ Más Seguro___

3. Considera que en la actualidad, en la ciudad, la inseguridad respecto al delito es un problema...

Nada importante___ Poco importante___
Bastante importante___ Muy importante___

4. ¿Cuán seguro se siente al caminar en su barrio por la noche?

Nada seguro___ Poco seguro___
Bastante seguro___ Muy seguro___

5. ¿Posee automotor?

Sí___ **5.1. ¿Cuán seguro se siente cuando está solo/a en él?**

Nada seguro___ Poco seguro___
Bastante seguro___ Muy seguro___

No___

6. ¿Si en algún momento necesitara ayuda policial, confía en que sea oportuna y eficiente?

Sí___ No___

¿Por qué?

VICTIMIZACIÓN

1. **¿Ha sido víctima de robo total de un automotor en este barrio?**

Sí___ No___

2. **¿En qué momento del día se dio el hecho?**

Mañana___ Tarde___ Noche/ Madrugada___

3. **¿Estuvo presente en el robo del automotor?**

Sí___ **3.1. El robo se llevó a cabo mediante el uso de:**

Arma de fuego___ Arma blanca___

Drogas___ Otro_____

3.2. ¿Sufrió afecciones físicas durante el robo?

Sí___ Especifique_____

No___

3.3. El robo fue llevado a cabo por:

Una persona___ Más de una persona___

No___

4. **El robo se produjo mientras el automotor se encontraba:**

Estacionado___

4.1. ¿Dónde?

Vía pública___

Domicilio___

Estacionamiento público___

Estacionamiento privado___

Otro_____

En circulación___

5. **¿Realizó la respectiva denuncia?**

Sí___ No___

¿Por qué?
