

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
MAESTRIA EN GOBERNABILIDAD Y GERENCIA POLÍTICA

DISERTACIÓN PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
MÁGISTER EN GOBERNABILIDAD Y GERENCIA POLÍTICA

“EL EFECTO DE LOS ASALTOS A TAXISTAS EN LA
GOBERNABILIDAD DE LA PROVINCIA DE ORELLANA (2011-2013):
UNA PROPUESTA PARA SALVAGUARDAR SU INTEGRIDAD”

ADRIÁN FELIPE PALACIO JARAMILLO

DIRECTOR: DOCTOR EMILIO CEREZO

Quito, 2014.

Dedicatoria

A los conductores de taxi que ofrendaron sus vidas mientras servían a la comunidad.

Agradecimiento:

Expreso mi profundo reconocimiento y reitero mi respeto a los maestros que colaboraron en el proceso investigativo y en la guía necesaria para realizar este trabajo, especialmente a mi querido maestro y mentor Emilio Cerezo. Estuvieron comprometidos o involucrados en este estudio y proyecto:

Mercedes Eugenia

Myriam Alejandra

Edison Alonso

Rafael Vicente

Juan Pablo

Bárbara Natalia

Ana Belén

Lorenzo Matías

Milton Eduardo

Sandra Vicenta

Pablo Xavier

Iván Francisco

Alejandro Manuel

Carlos Armando

Mirosaki Vladimir

TABLA DE CONTENIDOS

Índice General	V
Índice de Gráficos	VII
Índice de Tablas	X
Índice de Anexos	XII
Resumen	XIII
Summary	XIV
Introducción	1
Capítulo 1: Conceptos Básicos.	5
1.1 Criminalidad y violencia	5
1.2 Seguridad ciudadana.	11
1.3 Factores de riesgo, desencadenantes de violencia y prevención.	12
1.4 Victimización de personas.	21
1.5 Relación entre gobernabilidad y seguridad ciudadana.	25
Capítulo 2: Gobernabilidad y Seguridad Ciudadana.	32
2.1 Índices de gobernabilidad, datos estadísticos.	33
2.2 Relación entre percepción y los datos estadísticos.	44
2.3 Criminalidad violenta y miedo.	57
2.4 Victimización de personas en Ecuador.	78
Capítulo 3: Relación entre seguridad ciudadana y la transportación pública Terrestre en Ecuador.	91
3.1 Anarquía del transporte público en Ecuador.	98
3.2 Victimización de taxistas en la provincia de Orellana.	103
3.3 Victimización de pasajeros en buses interprovinciales en Orellana.	137
3.4 Factores de riesgo para la victimización de transportistas y pasajeros.	141
3.5 Interpretación de resultados.	159
Capítulo 4: Conclusiones.	161
Capítulo 5: Propuesta para reducir la victimización por asaltos en el transporte público.	163
5.1 Dispositivo Ángel	165
5.2 Beneficiarios y área de cobertura	173
5.3 Efecto esperado y metodología de evaluación.	176

5.4 Plan piloto	178
5.5 Costos de producción y distribución.	180
5.6 Masificación del dispositivo.	181
5.7 Rentabilidad del proyecto.	182
5.8 Duración del proyecto.	182
Capítulo 6: Recomendaciones.	183
Bibliografía.	186
Anexos	191

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Nº	Nombre del Gráfico	Página
1	Tendencia del Índice de Desarrollo Humano 1980-2011.	42
2	Tendencia del índice de Desarrollo Humano por Desigualdad 2010-2012.	43
3	Problemas más importantes de América Latina 1995-2010 solo “desempleo y delincuencia”.	50
4	Temor a ser víctima de un delito: Total América latina 2007-2010.	51
5	Preocupación de llegar a ser víctima de delito con violencia. Latinoamérica 2010.	52
6	Problemas más importantes de América Latina 1995-2010. Incongruencia entre delincuencia y tasa de victimización.	53
7	Problemas más importantes de América Latina 1995-2010 sólo con más de 3%.	54
8	Problemas más importantes de América Latina 1995-2010: combinación de curvas.	57
9	Ecuador: tasa de defunciones por homicidios por años según área.	82
10	Ecuador: número de defunciones por homicidios 1990-1999 según área.	83
11	Tasa de defunción por homicidios por provincia 1990, 1995, 1999.	85
12	Tasa de detenidos por delitos contra personas por provincia por 100.000 h 1995-1999.	88
13	¿Estuvo presente durante el robo? 2008.	95
14	Robo de automóviles según día de la semana Quito y Guayaquil 2008.	96
15	Delitos contra vehículos según día y clasificación horaria 2008.	96
16	¿Los autores utilizaron armas? 2008.	97
17	Delitos a vehículos según la circunstancia 2008.	97
18	Accidentes de tránsito en Ecuador periodo 1999-2011.	99
19	Causas de accidentes de tránsito en Ecuador 1999-2011.	101
20	Número de víctimas en accidentes de tránsito: Guayas-Pichincha-Ecuador 1999-2011.	102
21	Víctimas y accidentes de tránsito en Ecuador 1997-2011.	103
22	Proyección de la población de Orellana 2010-2020.	104
23	Variación porcentual de accidentes de tránsito Orellana 1999-2011.	105
24	Porcentaje de pasajeros y conductores de taxi/taxi ejecutivo de NYC	

	que experimentaron heridas clase A o B, o fatalidades, 1990-1999.	109
25	Heridos por choques de taxis en NYC, 1990-1999.	111
26	Heridos y tipos de heridos en accidentes de tránsito en taxis en New York, 1990-1999.	112
27	Género del taxista.	114
28	Tipo de taxi.	115
29	¿Está usted dispuesto a implementar medidas de seguridad física adicionales, tal como un chaleco antibalas?.	116
30	¿Ha sido asaltado en el taxi durante los últimos tres años?.	117
31	Horas de trabajo por día.	117
32	Horas nocturnas de trabajo pasadas las 19h00.	118
33	¿A qué hora fue asaltado (a)?.	118
34	¿Usted trabajaría por la noche pasadas las siete de la noche si se le garantiza su seguridad?	119
35	Trabajo durante el fin de semana.	120
36	Horas de trabajo durante el fin de semana.	120
37	¿Cuántas veces ha sido asaltado (a)?	121
38	Número de asaltantes.	122
39	Asaltantes hombres (número).	122
40	Asaltantes mujeres (número).	123
41	Lugar del asalto.	123
42	Tipo de arma utilizada.	124
43	¿Se resistió al asalto?.	124
44	¿Hubo maltrato verbal?.	125
45	¿Hubo maltrato físico?.	125
46	¿Denunció a la autoridad el asalto?.	126
47	¿Dónde denunció el asalto?.	126
48	Después del asalto ¿ha tomado alguna medida adicional?.	127
49	¿Qué medidas tomó?.	128
50	Edad aproximada de los asaltantes.	128
51	¿Considera que los nuevos dispositivos [...] le brindarán la seguridad mínima que requiere?	129
52	¿Porqué si o porqué no?	130

53	¿Cuál fue el monto aproximado de la pérdida?.	130
54	¿Qué otro tipo de pérdida tuvo en el asalto?.	131
55	¿Hubo resultado de la denuncia?.	132
56	Edad del taxista.	132
57	Tiempo conduciendo taxi (años).	133
58	Propiedad del taxi.	145
59	Horas diarias de trabajo: victimizados y no victimizados.	166
60	¿Trabaja el fin de semana?: victimizados y no victimizados.	167
61	Número de horas trabajadas en fin de semana (conductores masculinos): victimizados y no victimizados.	168
62	Horas nocturnas diarias pasadas las 19h00 (conductores masculinos): victimizados y no victimizados.	168
63	¿Considera que los nuevos dispositivos de protección para los conductors [...]: victimizados y no victimizados.	169
64	¿Porqué considera que los nuevos dispositivos?: victimizados y no victimizados.	170
65	¿Está usted dispuesto a [...] chaleco antibalas?: victimizados y no victimizados.	171
66	¿Trabajaría por las noches [...]? Victimizados y no victimizados.	172
67	Edad del taxista: victimizados y no victimizados.	172
68	Tiempo conduciendo taxi: victimizados y no victimizados.	173
69	Comentarios adicionales de la encuesta.	183

ÍNDICE DE TABLAS

Nº	Nombre	Página
1	Corrientes criminológicas.	8
2	Características de la violencia.	10
3	Detalle de los indicadores de gobernabilidad.	26
4	Indicadores de Gobernabilidad Latinoamérica 2009-2011.	27
5	Principales problemas de los indicadores de gobernabilidad.	35
6	Indicadores de gobernabilidad Latinoamérica 2006.	36
7	Variación de los indicadores de gobernabilidad en Ecuador 2006, 2009 y 2011.	37
8	Indicadores de gobernabilidad Latinoamérica 2009-2011.	38
9	Indicadores de gobernabilidad Ecuador periodo 2009-2011.	39
10	Tendencias del índice de desarrollo humano desde 1980 hasta 2011.	41
11	Evolución de Ecuador en el Índice de Desarrollo Humano (IDH).	43
12	Características del miedo.	46
13	Multidimensionalidad de la inseguridad.	47
14	Preocupación de ser víctimas de un delito con violencia en el periodo 2007-2010 Total América Latina.	51
15	Incongruencia entre victimización y la delincuencia como el problema principal del país.	55
16	Niveles de "muchacha confianza" en noticieros de TV y políticos en Ecuador.	62
17	Número, tasas de defunción masculinas y femeninas por homicidios e incrementos porcentuales, según años.	83
18	Número, tasas de defunción por homicidios e incrementos porcentuales por grupos de edad según años.	84
19	Incrementos porcentuales de las tasas de defunción por homicidios según provincias 1990-1999.	86
20	Causa de homicidios según sexo 1999.	86
21	Homicidios por arma de fuego según edad y sexo de la víctima 1999.	87
22	Tasas de detenidos por causa de detención 1980-1999 (por cada 100.000 h).	88
23	Detalle de los vehículos que circulan en Ecuador 1997-2011.	94
24	Datos estadísticos de las denuncias presentadas en la Fiscalía de Orellana entre el 18 de Octubre del 2006 al 29 de diciembre del 2010.	107

25	Incidentes en transportes públicos en Orellana 2011-2013.	107
26	Heridos por choques en taxis en NYC 1990-1999.	110
27	Principales factores de riesgo que contribuyen a la victimización de los conductores de taxi.	143
28	Fragmentación de la sociedad por crisis.	146
29	Reglas básicas de seguridad para los conductores de taxis.	156
30	Identificación de variables de la hipótesis e índices de gobernabilidad en las preguntas relacionadas en la encuesta.	157
31	Prueba estadística de frecuencias con los resultados gráficos de las preguntas.	158
32	Interpretación de resultados obtenidos en el cálculo de variables de la hipótesis relacionadas con índices de gobernabilidad y las preguntas de la encuesta, preguntas: 4.1, 6.1, 6.2, 6.3.	159
33	Interpretación de resultados obtenidos en el cálculo de variables de la hipótesis relacionadas con índices de gobernabilidad y las preguntas de la encuesta, preguntas 6.8 y 6.9.	160
34	Diferencias en las respuestas entre taxistas victimizados y no victimizados.	165
35	Condiciones mínimas de operación de la pantalla protectora Ángel en taxis.	179

ÍNDICE DE ANEXOS

Nº	Nombre	Página
1	Formato de la encuesta.	192
2	Notas adicionales.	193
3	Resumen de los comentarios adicionales de la encuesta.	196
4	Información de las operadoras de taxis de Orellana.	197
5	Indicadores de gestión proyectados para el primer año.	198
6	Estado de Resultados proyectado para cinco años.	199
7	Propuesta de nuevo flujograma para el proceso de denuncia.	200

Resumen

Los asaltos a taxis y buses no son esporádicos y el resultado puede ser trágico. En Ecuador y Latinoamérica no hay investigaciones sobre este tema y sobran preguntas por contestar, entre otras: ¿Cómo pueden afectar a un gobierno local o nacional las violencias en los medios de transportación terrestre? ¿Qué sucede con las víctimas de hechos delictivos suscitados en estos espacios públicos? ¿Cuáles son las pérdidas ocasionadas y los efectos posteriores a los asaltos?. La presente investigación se centró en la recopilación de información sobre incidentes relacionados con asaltos a los medios de transportación pública terrestre, especialmente a taxis, y sobre esa base procesar, contrastar e interpretar los datos obtenidos con muestras de campo. Ya que son múltiples los factores que afectarían a los indicadores de gobernabilidad vigentes, el proceso de documentación se focalizó en aquellos con potencial efecto negativo hacia dos de ellos que estarían afectados de manera directa por las violencias en los medios de transportación pública, a saber: ‘eficacia de los poderes públicos’ y ‘estado de derecho’, que miden: la calidad de los servicios públicos, la calidad del servicio civil y su grado de independencia respecto a las presiones políticas, la calidad de la formulación e implementación de políticas de gobierno y la credibilidad del compromiso gubernamental hacia esas políticas y, por otra parte, el grado por el cual los agentes tienen confianza en vivir con, y respetando las reglas de la sociedad, en particular la calidad de suscribirse a la ley, la gestión de los tribunales, la policía y la justicia, respectivamente. Las violencias en la transportación pública masiva son complejas, de amplio espectro y multi-causales; por este motivo se recopiló la información relacionada con los taxistas de la provincia de Orellana en el periodo 2011-2013. La pérdida de la vida de taxistas y la consecuente desconfianza hacia el sistema judicial, en diferentes niveles, fueron los efectos más significativos identificados en el estudio. Por lo indicado, la investigación tiene carácter estructural, funcional y espacio-temporal porque confirma un fenómeno con sus rasgos en un lugar y momento determinados. No fueron objeto de este estudio la violencia física que experimentan los pasajeros en taxis, acoso sexual, evasión del pago de tarifas, abuso de poder por parte de miembros de las instituciones encargadas del control de tránsito ni la violencia dentro del gremio, factores que deberán ser analizados para complementar este trabajo.

Summary

Assaults on taxis and buses are not sporadic and the results can be tragic. In Ecuador and Latinamerican countries there is no research on this subject and there are outstanding questions unanswered, including: How can violence on road transportation services affect to local or national governance? What happens to the victims of criminal acts arising in these public spaces? What are their losses and the aftereffects of assaults? This research focused on gathering information on incidents related to assaults on public terrestrial transportation means, especially taxis, and based on this, process, contrast and interpret the data obtained with field samples. If there are multiple factors that affect the governance indicators, the documentation process focused on those with potential negative effect to both of them that would be directly affected by the violence in the mass public transportation, namely: 'government effectiveness' and 'rule of law', which measure: perceptions of the quality of public services, the quality of the civil services and the degree of its independence from political pressures, the quality of policy formulation and implementation, and the credibility of the government's commitment to such policies and perceptions of the extent to which agents have confidence in and abide by rules of society, and in particular the quality of contract enforcement, property rights, the police, and the courts, as well as the likelihood of crime and violence, respectively. The violence in public mass transportation are complex, wide-ranging and multi-causal; for this reason, the information related to taxi drivers in the province of Orellana in the period 2011-2013 was collected. The loss of life of taxi drivers and the consequent distrust of the judicial system, at different levels have been identified as the most significant effects of this study. As indicated, research has structural, functional and space-temporary phenomenon because it confirms their specific features in a given place and time. No object of this study was physical violence experienced by passengers in taxis, sexual harassment, fare evasion, abuse of power by members of the institutions responsible for traffic control nor violence within the union, factors which should be analyzed as a complement to this work.

INTRODUCCIÓN

Son muchos los factores que intervienen para determinar el grado de gobernabilidad de una nación. De los seis indicadores de gobernabilidad actualmente aceptados por la comunidad internacional, ninguno evalúa de forma directa la violencia que enfrentan las ciudades. El objetivo de este trabajo es tratar de determinar cual es el efecto en la gobernabilidad, proveniente de la violencia en los medios de transportación pública, específicamente a los indicadores ‘eficacia de los poderes públicos’ y ‘estado de derecho’. Esta interrogante se pretende contestar al examinar las experiencias de los taxistas de una provincia amazónica considerada conflictiva.

La hipótesis propuesta es: ‘el miedo a la violencia a la que están expuestos los taxistas en la provincia de Orellana afecta a la gobernabilidad de la provincia’

Al iniciar el trabajo de investigación sobre violencia en los medios de transportación, sorprendió la escasa información existente en Ecuador, América Latina y en el resto del mundo. Son muy pocos los países que han investigado el tema y, en América Latina este sería uno de los primeros. Las referencias bibliográficas confiables, excepto por notas periodísticas orientadas para incrementar el *rating*, son pocas y escasas las referencias académicas en el resto de países, excepto por contados estudios realizados en Australia, Inglaterra y los Estados Unidos de América. Este estudio, además de aportar a la línea base en el tema de la delincuencia en los medios de transportación pública terrestre, se lanza una propuesta para eliminar los mecanismos que facilitan los asaltos.

La idea de estudiar la violencia en taxis nació de un evento de asalto traumatizante, realizado en la persona de un taxista y en múltiples casos de asaltos a las cooperativas de transporte interprovinciales en la amazonia ecuatoriana, usualmente con consecuencias nefastas hacia los conductores y pasajeros, especialmente mujeres.

Los autores más relevantes de estudios de la violencia en los medios de transportación pública identificados son Cornelli, Dunckel, Essenberg, Douglas, Garland, Smith, Weiser-Wilson y Radbone.

Para asumir una corriente teórica, que permita anclar el trabajo de investigación en conceptos como el panóptico, la reclusión, o la auto-reclusión se acudió a Foucault, ya que la reclusión como solución ante el incremento de violencia y delincuencia se ha convertido en la opción más accesible para que el ciudadano del siglo XXI en la búsqueda de sensación de seguridad. Esta práctica gana espacios a ritmo acelerado, en la medida que la

tecnología avanza; es un hecho que el negocio de la seguridad física ha incentivado el desarrollo de opciones cada vez más sofisticadas que pone a disposición de la gente y de las industrias. Mucha de esta tecnología es una adaptación para hogares y oficinas proveniente de los campos militares. En la creciente demanda de seguridad que los gobiernos reciben de sus ciudadanos, los lugares públicos y de concentración de masas se han convertido en una emulación de ‘panópticos a gran escala’ por la adopción de cámaras de video, sistemas de localización satelital, tarjetas electrónicas y teléfonos inteligentes y otros medios de localización de personas.

El estudio cronológico que Michel Foucault desarrolló sobre el panóptico permite obtener una referencia sobre la evolución del enclaustramiento y la reclusión y, en función de la necesidad que tienen los conductores de taxi de protegerse de sus pasajeros como potenciales agresores, la idea es demostrar adicionalmente que ambas partes están dispuestas a adoptar medidas extremas de precaución a fin de garantizar su integridad.

El procedimiento técnico consistió en recolección de datos bibliográficos y de campo, clasificación de datos, tabulación, graficación, análisis estadístico de datos en función de los objetivos, contrastación de datos recolectados con datos oficiales entregados por el Estado, identificación de las variables e inferencia sobre la base de los resultados obtenidos.

Para confirmar la determinación del tamaño de la muestra, se acudió a la experiencia de un especialista¹, que corroboró el mínimo requerido mediante la aplicación de la siguiente fórmula:

$$= \frac{N}{e^2 (N-1) + 1}$$

Para recolectar los datos de campo se utilizó el método al azar, aplicando una encuesta contenida en el Anexo N° 1, que oportunamente fue realizada a cada una de las doce operadoras de taxis de la provincia de Orellana, en los tres principales cantones de la provincia.²

¹ La consulta fue realizada en una entrevista al Ing. A.I. Julio Sánchez Otero, profesor de bioestadística de la Facultad de Ciencias Exactas y Naturales-Biología de la Pontificia Universidad católica del Ecuador el día 2 de junio del 2014, en la ciudad de Quito.

² La provincia de Orellana contiene tres cantones, a saber: Orellana, La Joya de Los Sachas, Loreto y Aguarico.

Sin embargo que el tamaño de la muestra fue establecido en 268 sujetos, el número total de sujetos encuestados fue de 560, debido a la necesidad de obtener el mayor número posible de comentarios personales y recomendaciones por parte de los encuestados.

Para rechazar o aceptar la hipótesis planteada, respecto a que si puede o no afectar la gobernabilidad de una provincia los asaltos a taxis, se procedió a calcular la prueba estadística de Chi cuadrado con base en los resultados obtenidos a las preguntas 4.1: ¿ha sido asaltado?, 6.1: ¿denunció a la autoridad el asalto?, 6.2: ¿dónde denunció?, 6.3: ¿hubo resultados de la denuncia?, 6.8: ¿considera que los nuevos dispositivos de protección para lo conductores, tales como botón de pánico, radio, GPS, brindarán la seguridad mínima que usted requiere? y 6.9: ¿porqué si o porque no? de la encuesta realizada, consideradas claves de entre todas las preguntas.

El primer capítulo aborda los conceptos básicos necesarios para comprender el alcance y la relación que existe entre criminalidad y violencia. Destaca en este capítulo, entre otros puntos, los factores de riesgo que permiten mantener en un círculo vicioso a los asaltos

El segundo capítulo profundiza el estudio de la gobernabilidad y los indicadores que en la actualidad se utilizan para determinar el nivel de gobernabilidad de un país. Además se analiza el frágil tema de la percepción ciudadana de inseguridad, e inmediatamente se hace imprescindible relacionarla con el miedo. En este mismo capítulo es analizada la victimización de personas en Ecuador y los principales motivos que la provocan.

El tercer capítulo se concentra en el estudio del caótico sistema masivo de transporte terrestre y lo relaciona con los resultados obtenidos en el trabajo de campo realizado para determinar el nivel de violencia y delincuencia al que son sometidos los taxistas y conductores de buses interprovinciales en la provincia de Orellana, además de un análisis sobre los factores que facilitan esa situación. A continuación se presenta el análisis estadístico y detalla doce conclusiones del estudio.

Como una opción para reducir, sino eliminar la violencia en contra de los taxistas, en el cuarto capítulo se presenta un dispositivo que fue desarrollado de manera paralela a la presente investigación, detallando las características del dispositivo y la factibilidad de ser producido y masificado en todo el país, con probabilidad de trascender hacia los mercados latinoamericanos, cuya principal función es eliminar los asesinatos de taxistas que, a la presente fecha, no han podido ser contenidos.

Queda mucho por investigar en relación a la violencia en medios de transportación pública terrestre, sin embargo con el presente aporte se habrá logrado un significativo avance para futuras investigaciones.

CAPÍTULO 1: Conceptos Básicos

1.1 Criminalidad y violencia.

Para el fin del presente estudio, la metodología propuesta tiene que ver con los mecanismos de investigación utilizados por Michel Foucault y David Garland, quienes, en vistas a analizar los complejos fenómenos relacionados al crimen y el castigo, parten de las condiciones históricas previas a fin de interpretar el presente, con la posibilidad de poder juntar las piezas de un rompecabezas histórico. En este capítulo se pretende establecer las bases teóricas y ciertos conceptos que permitan entender este fenómeno tan misterioso de la mente humana que produce violencia.

Según la metodología foucaultiana, la violencia, como una de las formas de expresión humana, es concebida como el producto de las experiencias obtenidas en un entorno específico al cual ha sido sometida una persona durante un tiempo específico; por consiguiente, la relacionaremos con las acciones que realizan las personas en contra de otras, en especial y dentro de este contexto, la experimentada en los medios de transporte urbano, de manera específica en taxis. Por lo tanto, se busca determinar el efecto que ha venido ocasionando los actos violentos, con cifras que permitan obtener una imagen lo más ajustada a la realidad, con el objeto de identificar las posibles causas, patrones de actos violentos en taxis, detonantes de actos violentos y, finalmente, sugerir acciones para reducir estos actos, evitando profundizar el estudio de las macro causas que, como ha sido mencionado antes, tiene raíces y vinculaciones con factores que incluyen, desde los núcleos familiares hasta la acción de complejos sistemas delictivos multinacionales, es decir, un fenómeno de connotación multicausal que afecta a todo el tejido social.

La criminalidad y la violencia forman parte de nuestra vida cotidiana, ya sea que las vivamos muy de cerca como víctimas o como espectadores, al ser saturados permanentemente por los medios de comunicación y las conversaciones diarias.

Tal es la atención que se presta a la violencia y actos criminales, que ninguno de nosotros hemos dejado de tomar medidas para evitar, o al menos reducir, la probabilidad de vernos inmersos en un acto violento. Ya no es extraño ni se considera paranoia si las personas toman medidas para autoencerrarse, ni que este proceso sea cada vez más obvio en la medida que la proporción noticiosa negativa aumenta. El autoencierro puede incluir

medidas como el cambio del lugar de residencia desde un barrio ciudadano hacia un suburbio protegido por muros y barreras de seguridad.

La pregunta que surge es: ¿qué estamos dispuestos a hacer para no ser víctimas de la criminalidad y violencia?. La tecnología tiene parte de las respuestas; sin embargo, la utilización de chalecos contra balas, colocar películas anti-atraco en los cristales de los vehículos personales, instalar cámaras de video para monitorear a control remoto parece no ser suficiente, razón por la que se está acudiendo otras “opciones de protección” como las armas de fuego.

Para una familia de clase media no es posible acceder a las costosas medidas antes mencionadas y, además, la violencia y victimización se concentra justamente en personas ubicadas en los estratos económicos de mayor pobreza. Por lo tanto deberemos preguntarnos cuáles son las opciones que quedan para atender este requerimiento indispensable para un grupo humano que crece de forma acelerada y reducir los índices de criminalidad con soluciones de largo plazo en las que sea incluido el manejo del castigo social³ de forma efectiva.

El estudio del crimen y el castigo tiene larga data. Entre las corrientes teóricas modernas más importantes que explican el fenómeno está la clásica, en la que se entiende el delito como consecuencia del libre albedrío, es decir, la decisión libre de cometerlo o abstenerse; pero la corriente psicológica ve el crimen como una consecuencia de la deficiente salud mental propia de las personas que han desarrollado psicopatías o sociopatías. El conjunto de teorías del conflicto encuentra la génesis del crimen en el choque de intereses de distintos grupos en una sociedad; mientras que las positivistas señalan al delito como un producto morfológico de origen genético y, las teorías ecológicas relacionan el crimen con el entorno en el que el individuo se desenvuelve. Finalmente, la corriente sociológica, como la teoría durkheimniana relaciona al delito con la anomia, originada a su vez por la diferencia entre las aspiraciones de los individuos y la escasez de oportunidades y recursos disponibles para satisfacer esas aspiraciones.

Usualmente, los conceptos de criminalidad y violencia son sinónimos para una buena parte de las personas o, al menos se los relaciona íntimamente; sin embargo, muchos crímenes se comenten sin la aplicación de violencia y, por otra parte, puede producirse

³ El castigo social -sanción o pena impuesta a una comunidad o individuo que han cometido actos criminales- ha evolucionado notablemente desde la desmembración utilizada en la Edad Media hasta la Justicia Reparadora de inicios del Siglo XXI.

violencia sin caer en la tipificación propia de un crimen. Por lo tanto, es imprescindible definir con precisión cada concepto.

Para Tortosa, los factores que originan la violencia se han mantenido. Al citar a Gudynas (2009) y Fullbrook (2009), habla de ‘nuevas violencias’ que son ocasionadas por diversos actores y factores heterogéneos, íntimamente relacionadas con las crisis que el sistema económico y político mundial atraviesa, con el agravante de que se está produciendo la sustitución de la hegemonía de los Estados Unidos de América:

“Es innegable la particularidad de este momento histórico, con una larga y compleja acumulación de crisis financiera, económica, energética, alimentaria y geopolítica..., que hace probable la aparición de más violencias y de nuevas violencias que van a ser difíciles de catalogar y analizar”⁴.

La criminalidad⁵, en su acepción estrictamente jurídico al que se refiere Cabanellas (1997), además de incluir acciones gravísimas, con perversidad extrema, evoluciona y muta de acuerdo a los avances tecnológicos y a los efectos de la denominada globalización. Según el estudio *Violence and Crime in Latin America*⁶ realizado por Cohen en 1997, de entre todas las acciones definidas jurídicamente como crímenes, la alta incidencia del crimen consistente en herir y matar a las personas está a la cabeza entre las mayores preocupaciones que tiene el latinoamericano, seguida por el tráfico de drogas, la proliferación de las bandas juveniles, el lavado de dinero y la violencia doméstica en orden descendente. Este mismo estudio asevera que, “mientras muchos incidentes criminales y violentos son esencialmente locales, las causas y soluciones potenciales para el crimen deberían incluir los orígenes extranjeros y las jurisdicciones locales y nacionales”; ya que el problema está claramente globalizado y, al tener los crímenes tiene carácter global, necesitan algo más que soluciones locales.

Las dos principales corrientes criminológicas han sido resumidas en el siguiente tabla:

Tabla N° 1: Contiene las dos principales corrientes criminológicas vigentes.

⁴ Tortosa, J. (2009) “Las nuevas violencias en la crisis global”. en revista *Iconos*. N° 36. FLACSO-Ecuador. Quito

⁵ “Calidad o circunstancia por la cual es criminal una acción. También, volumen total de infracciones o proporción en que se registran los crímenes en general, y las varias clases de crímenes en particular, en una sociedad o región determinada y durante cierto espacio de tiempo” en: Cabanellas, G. (1997). *Diccionario Jurídico Elemental*. Heliasta. Bs. As. p.101.

⁶ *Solutions Paper Violence and Crime y Latin America* (2007) IDB (BID), San José.

CORRIENTES CRIMINOLÓGICAS	
Criminología Crítica + Teorías del Conflicto (nueva criminología) 1970-1980	Teorías del Control (U.S.-U.K) 1960 - 1970 Tendencia política conservadora
REALISMO DE IZQUIERDA (déficit de control sobre el crimen)	REALISMO DE DERECHA (inequidad social)
<ul style="list-style-type: none"> * Conflicto es una "norma social" * Capitalismo es crimigéneo (sistema que produce criminalidad) * Penas como instrumento en la política de control * Aplicación selectiva del sistema penal (grupos sociales más vulnerables) * Delitos y penas: Clase dominante las establece para mantener hegemonía. * Objetivo: cambiar a la sociedad y no al criminal 	<ul style="list-style-type: none"> * Law and order * Zero tolerance * Broken windows theory (1982) * Delito: concebido como patología individual * Objetivo: delitos menores (por el efecto de desorden social que provoca)
Soluciones propuestas: <ul style="list-style-type: none"> * Hace énfasis en la importancia de las políticas sociales para combatir: desempleo, pobreza, desigualdad y exclusión social * En la política criminal deben participar actores de la comunidad, para hacerla preventiva y menos autoritaria. 	Soluciones propuestas: <ul style="list-style-type: none"> * Mayor poder a la policía * Reducción de beneficios penales * Endurecimiento condiciones de vida para los reos
Fuente: Garland, D. (2007) <i>Crimen y castigo en la modernidad tardía</i> . Siglo del Hombre Ed. Bogotá. Diseño: Adrián Palacio	

Ojeda, en base al estudio de Corsi y Peyrú, diferencia los términos violencia y agresividad, e indica que el ser humano es agresivo por naturaleza pero pacífico o violento de acuerdo a cada historia individual y cultural; además señala que "...la violencia es un producto esencialmente humano, una modalidad cultural conformada por conductas destinadas a obtener el control y la dominación sobre otras personas"⁷.

Respecto al crimen, cuando Garland cita a Giddens, lo describe como "...conductas desviadas, infringen no simplemente reglas morales, de comportamiento o etiqueta, sino la ley penal..."⁸.

Economicistas como Becker (1968) han concluido que el "crimen es un acto racional resultante cuando los individuos evalúan las utilidades esperadas entre las actividades criminales y las no criminales y entonces escogen la alternativa con la mejor retribución"⁹, sin embargo el estudio realizado por Carroll y Weaver, cuyas conclusiones fueron publicadas en *The reasoning criminal: Empirical Studies of Criminal Decision Making* por Ronald Clarke, sostiene que:

"(1) nuestro conocimiento en el desarrollo del razonamiento humano sugiere que el razonamiento de las percepciones del crimen serán limitadas, en contraste con la del razonamiento económico o el razonamiento normativo subyaciendo nuestras actuales

⁷ Ojeda hace una distinción entre agresividad y violencia, aduciendo que la primera es "una potencialidad de todos los seres vivos"

⁸ Garland, D. (2007) *Crimen y castigo en la modernidad tardía*. Siglo del Hombre Ed. Bogotá.

⁹ Becker Gary, en "Crime and punishment: an economic approach". *Journal of Political Economy* 76: 169-217. Traducción realizada por Adrián Palacio.

teorías de la disuasión¹⁰ y (2) que el estudio de las percepciones criminales demanda métodos que permitan obtener una recopilación adecuada de observaciones, especificadas, juicios individuales de oportunidades reales de crimen..”

Autores especializados en el tema como Carroll y Weaver señalan, citando el argumento de los teóricos del comportamiento humano Newel y Simon¹¹, que desde un perspectiva teórica “la racionalidad en el acto de toma de decisiones está limitada por restricciones biológicas y ha sido conceptualizada como racionalidad limitada¹² en la que la gente decide comportarse conscientemente con la racionalidad normativa¹³, aunque a veces hacen simplificaciones y atajos que son razonables que pueden producir resultados inferiores”.

Para el investigador social Palomeque¹⁴, la violencia es multicausal y plural; multicausal porque son varias las fuentes que la originan, y plural por su variada naturaleza.

“Es multicausal porque es producida por una variedad de factores específicos y con la participación de diversos actores. Y es plural porque no existe una única violencia, sino múltiples violencias. Por la multicausalidad del fenómeno se debe definir un marco de aproximación que considere los factores estructurales (desigualdad, ingobernabilidad, por ejemplo); institucionales (impunidad, ineficiencia, por ejemplo), y situacionales (porte de armas, consumo de alcohol, por ejemplo). Por su característica plural, cada tipo de violencia requiere ser tratada con una estrategia particular”.

La siguiente tabla detalla un poco más las características de la violencia:

¹⁰ “La idea que fundamenta estos sistemas es muy simple y se deriva en forma lineal de la doctrina de la disuasión: si la aplicación de sanciones penales disuade a los delincuentes de cometer nuevos delitos, cuanto más estricto y penoso sea el cumplimiento de estas sanciones mayor será su potencial disuasorio.” en Redondo, S. Sánchez, J. Garrido, V. (2002) “Los programas psicológicos con delincuentes y su efectividad: la situación europea”. *Psicotema*, vol. 14, Supl. p. 166.

¹¹ Newell, A. and H.A. Simon. (1972) *Human Problem Solving*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.

¹² Aguilar (2004) lo analiza en *Teoría de la decisión e incertidumbre: modelos normativos y descriptivos para arribar a la teoría de la utilidad subjetiva esperada*. <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1374534>.

¹³ Lucena (2011) explica que, como base, la “realidad institucional y política” descansa sobre un conjunto de reglas constitutivas que, a diferencia de las reglas regulativas, tienen la capacidad de crear ciertas prácticas que no existirían sin estas reglas. Sin embargo, según el argumento saerliano, “cualquiera puede conducirse racionalmente sin conocer las reglas que determinan la racionalidad, inclusive sin estar consciente de que están siguiendo las reglas, entonces, la racionalidad no está constituida ni definida por un conjunto de reglas”. Todo lo indicado conduce al modelo de racionalidad normativa, en la que la fuerza ilocucionaria del lenguaje es capaz de establecer vínculos normativos entre los individuos que asignan funciones de estatus y crear poderes deontológicos, y estos mismos vínculos dan lugar a razones para la acción independientes del deseo, esto es, dan paso a una racionalidad no instrumental o, más bien, a una racionalidad normativa, donde las razones no son seguidas de una manera irracional o inconsciente sino que se dan razones para actuar, lo que demuestra que se ha encontrado una explicación para actuar y no se trata de una interpretación meramente casual: es una explicación basada en razones independientes del deseo. <http://revistas.ucm.es/index.php/NOMA/article/view/36588/35421>

¹⁴ Palomeque, E. (2003) *Ecuador: informe de seguridad ciudadana y violencia 1190-1999*. FLACSO-Ecuador.

Tabla N° 2: Detalla las características de la violencia y el ámbito en el que se desenvuelve.

Características de la violencia				
Es multicausal por la variedad de factores:	Estructurales (desigualdad, inequidad, ingobernabilidad)	Institucionales (impunidad, corrupción, ineficiencia)	Situacionales (porte de armas, indiferencia, consumo de drogas)	Globales (inmigración masiva, crisis económicas, guerra)
Es plural por la participación de varios actores:	Estado	Comunidad	Núcleo familiar	Actores externos
Tipos de violencias:	Política	Económica	Social	Religiosa
Fases de la violencia:	Desarrollo	Percepción	Prevención	Control
Expresión de la violencia de acuerdo a:	Lugar: condiciones físicas, disponibilidad de medios.	Momento: oportunidad, entorno.	Sociedad: cohesionada, fragmentada,	Cultura: valores, costumbres, tradiciones
Fuente: varios autores				
Elaboración: Adrián Palacio				

Esta definición de violencia aproxima la idea de que es un fenómeno muy complejo si se desea controlarla, reducirla y prever nuevas formas de violencia; por su carácter y facilidad de propagación epidémica es requerida la participación de diversos actores en diversos momentos y variados niveles de la sociedad, de entre los cuales, el que más presión social recibe se cuenta al Estado, sin que ello excluya la corresponsabilidad que tiene la misma sociedad.

Si el crimen ha estado presente en todos nuestros actos como humanidad desde los primeros días de su existencia y si la violencia ocupa usualmente espacios en el tejido social, entonces es fundamental desmitificar sus presencias en cada acto de la sociedad o, al menos, idear soluciones que nos permitan controlarlas y reconocerlas como lo que son. A decir de Garland (2007): "...el crimen y el castigo son espejos que reflejan los rasgos básicos de una sociedad, y por lo tanto deben ser objeto central de estudio de cualquier teoría social que pretenda comprenderla en todas sus dimensiones"¹⁵

¹⁵ Garland, D. (2007) *Crimen y castigo en la modernidad tardía*. Siglo del Hombre. Ed. Bogotá. p. 23.

1.2 Seguridad Ciudadana

La Constitución de la República del Ecuador¹⁶ (2008), en la sección undécima, garantiza la convivencia pacífica que el Estado proporcionará a los habitantes del país, haciendo hincapié en la promoción de una cultura de paz, asumiendo políticas preventivas para evitar el cometimiento de actos violentos y discriminatorios, infracciones y delitos. Esta norma suprema obliga, por lo tanto, a que las autoridades involucradas en cada función del Estado normen sus acciones para el cumplimiento de lo enunciado, especialmente el Sistema Nacional de Justicia y la Policía Nacional. Sin embargo, ya que no todos los mandatos constitucionales son realizables en la medida apropiada por causa de la escasez de recursos, tiempo y espacio, cada ciudadano es responsable de buscar los medios para mantener ese ideal de convivencia pacífica, en la medida de sus posibilidades.

El concepto de Seguridad Ciudadana (Arriagada 2002)¹⁷, definido como “la preocupación por la calidad de vida y la dignidad humana en términos de libertad, acceso al mercado y oportunidades sociales”, es concebida como el no verse sometido a una agresión violenta, que sea respetada la integridad física y el disfrute de la privacidad del hogar, por lo que se convertiría en una creación cultural que garantice sociabilidad en forma equitativa en un entorno de libertad compartido con los demás.

Por otra parte, Palomeque (2002)¹⁸ relaciona directamente a la seguridad ciudadana – cuando esta se convierte en objeto de estudio– con la violencia, al identificarla como “la calidad de vida de la población, en los deberes y derechos de las personas (ciudadanía) y en el conjunto de las distintas fases y expresiones de la violencia”. El autor aclara también que se refiere a la violencia social en forma particular: a la totalidad del proceso de violencia, pero desde una óptica que tiene “carga positiva expresada como seguridad”, en vez de “carga negativa expresada como violencia”; es decir que el concepto de seguridad ciudadana contiene violencia, pero no se agota en ella.

Debido a la participación de la ciudadanía en el concepto de la seguridad ciudadana, esta justamente la diferencia de la seguridad nacional, en la que participa exclusivamente el Estado con su aparato militar. Eso quiere decir que la responsabilidad de la definición de la política criminal está en manos de los políticos con la asesoría de especialistas en el tema,

¹⁶ Artículo 393.- El Estado garantizará la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas, para asegurar la convivencia pacífica de las personas, promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y discriminación y la comisión de infracciones y delitos. La planificación y aplicación de estas políticas se encargará a órganos especializados en los diferentes niveles de gobierno.

¹⁷ En *Seguridad Ciudadana, ¿espejismo o realidad?*, compilado por Fernando Carrión, p.111.

¹⁸ *Ibíd.*

para evitar, de la mejor manera, que dichas políticas sean el resultado de las percepciones, argumentos y los sentimientos de la población, debido a que “el crimen y el castigo son fenómenos complejos que no pueden ser comprendidos a través de teorías monocausales”¹⁹

1.3 Factores de riesgo, desencadenantes de violencia y prevención.

Cuando hablamos de los factores de riesgo que favorecen el cometimiento de un hecho delictivo o violento, no podemos dejar de referirnos a la prevención situacional, que consiste en acciones que impidan tales hechos o al menos mitigue sus efectos, ya sean físicos o emocionales. La prevención implica más que medidas para atender las consecuencias, ya que:

“Esta actividad comprende así mismo medidas para abordar las causas profundas y los factores de riesgo relacionados con la delincuencia y sus víctimas [...] Incluso se puede llegar a afirmar que resultan más eficientes, como muestran estudios de organismos internacionales que estiman que por cada dólar invertido en prevención de delincuencia, se ahorraría hasta seis dólares en gastos de control, represión y atención de las consecuencias del delito”²⁰

Para entender la prevención de la delincuencia es indispensable enumerar sus componentes, que según Macarena Rau (2007) son: i) prevención situacional, que busca reducir los delitos de oportunidad aumentando el riesgo al que se exponen los infractores si son detenidos; ii) prevención social enfocada en la atención a factores personales, familiares y sociales que ubican a los potenciales infractores en una posición de predisposición para cometer un delito; iii) prevención para la integración que consiste acciones de rehabilitación tanto para la víctima cuanto para el victimario; y iv) prevención comunitaria que consiste en la creación de mejores ambientes de seguridad en los vecindarios para reducir actos delictivos o violentos.

De las escuelas que dominan la discusión del crimen y castigo que son la penal y filosófica, Garland²¹ las objeta indicando que son inadecuadas, debido a que la escuela penal solamente la considera como una técnica de control de criminalidad y la filosófica no la considera técnica y la califica como un problema de moral. En cambio, Garland propone

¹⁹ Garland, D. (2007) *Crimen y castigo en la modernidad tardía*. Siglo del Hombre Ed. Bogotá. p.14.

²⁰ Rau, M. (2007) *¿Cuál es la Salida? La agenda inconclusa de la seguridad ciudadana*. BID. Alda-Beliz. p. 312

²¹ Profesor de Sociología y leyes. Ph.D. 1984 (Estudios Socio-Legales), Universidad de Edimburgo; M.A. 1978 (Criminología), Universidad de Sheffield; LL. B. 1977, Universidad de Edimburgo.

una “perspectiva cultural del crimen y el castigo”²², partiendo del supuesto de que estos fenómenos son instituciones sociales (artefactos culturales e históricos); por lo que, para entenderlos, es necesario irrumpir sus fundamentos e implicaciones sociales. De esta manera, el autor establece que los países denominados del primer mundo –bajo el régimen que impone el realismo de derecha- han tenido que establecer dos nuevos tipos de estrategias para enfrentar la criminalidad: las adaptativas, que consisten básicamente en la prevención del delito dándole a la empresa privada parte de la responsabilidad estatal del manejo del crimen –mediante las prisiones privadas- y, por otro lado, las de ‘estado soberano’, que tienen como objeto intensificar el control sobre la población aumentando el número de formas expresivas del castigo, buscando con ello establecer un precedente y evitar la propagación criminal.

Ronald Clarke, autor de la teoría de la Decisión Racional del Delincuente, sugiere: priorizar procesos de prevención del crimen antes que la represión, poner énfasis en las alteraciones del ambiente físico para reducir ‘la oportunidad’, comprometer a la ciudadanía en una suerte de control informal de la delincuencia e incrementar la atención en el tipo de agresión antes que en el agresor. Se suma y complementa a esta, la metodología denominada Prevención de la Delincuencia Mediante el Diseño Ambiental²³. Estos mecanismos permitirían crear procesos de prevención situacional mediante la modificación del medio ambiente antes que la modificación de la conducta del agresor, distinguiendo varios tipos de crímenes en varios contextos y resaltando que este tipo de prevención (situacional) es una de las opciones entre un conjunto de intervenciones.

Sin embargo, los analistas del crimen, siguiendo la tendencia de los países anglosajones, se han concentrado en la forma más que en el fondo del origen del crimen y de las actividades delictivas. Los mecanismos antes señalados buscan evitar que se repitan acciones delictivas o sancionar de forma implacable cuando éstas se presentan e, inclusive los estudios, han estado orientados a determinar los ambientes y las condiciones en que el crimen es favorable, justificando el endurecimiento de penas al establecer plena capacidad para tomar decisiones y, por ende, la responsabilidad por parte de los infractores.

²² Garland, D. (2007) *Crimen y castigo en la modernidad tardía*. Siglo del Hombre Ed. Bogotá.

²³ CPTED (*Crime Prevention Through Enviromental Design*) es una teoría de 1972, postulada por C. Ray Jeffrey, en la que se argumenta que el diseño del entorno físico y social podrían convertirse en facilitadores del cometimiento de delitos en ciertos espacios; con su aporte se reforzaría la Teoría de la Oportunidad Delictiva de Ronald Clarke.

Por ejemplo, cuando Carroll y Weaver hablan de la ‘experticia criminal’²⁴, sus investigaciones concluyen que:

“Los criminales son expertos en controlar o minimizar riesgos. Las habilidades criminales para no dejar evidencia que luego enfrentarán en la corte, en manipular el sistema legal a través de tratos, sobornos y por medio de desembarazarse o exculparse de crímenes y desechando los botines, indica que un criminal experimentado afronta diferentes oportunidades y sanciones de las que deberá afrontar un aficionado (...) Por lo tanto, el criminal utiliza criterio y conocimientos considerables evaluando la oportunidad en particular pero en todo momento solamente está haciendo uso limitado de información básica”

Por otra parte, los especialistas señalados diferencian los tipos de crímenes y, por lo tanto, de niveles de responsabilidad cuando mencionan:

“Este punto de vista sugiere que los crímenes planificados, los crímenes espontáneos y los crímenes pasionales se diferencian en el número de elementos que son tomados en cuenta por el límite progresivo de tiempo y de elementos de juicio. Todo indica que para hacerlo algunos crímenes son deliberados y racionales, otros, como aquellos generados por la frustración, pueden ser impulsivos”²⁵.

Estos elementos relacionados con el ‘nivel de conciencia’ utilizado durante el cometimiento del crimen ha servido para determinar la dureza de las penas que el sistema judicial impondrá.

Los factores que intervienen para que una persona decida cometer un acto criminal pueden ser muy variados; aunque, de hecho, “El factor económico puede hacer que los criminales estén analizando oportunidades delictivas en su tiempo de ocio, además cuando el dinero es indispensable, de forma deliberada necesitan encontrar un punto, dedicarle planificación cuidadosa, y proceder rápidamente y con alto riesgo, es por esto que los crímenes cometidos por ex convictos enseguida de haber sido liberados de prisión, cuando están sin dinero, son los más riesgosos”²⁶, lo que nos pone al frente de evidencias que indican que la presión que enfrenta el potencial criminal puede ocultar hechos, muchas veces incuestionables, que no son considerados previamente al evento criminal.

En el estudio sobre de las percepciones de oportunidades de crimen de los hurtos en almacenes realizado Carroll y Weaver, en el que fueron analizados los pensamientos de los criminales, sus códigos de protocolos verbales, las estrategias que utilizan para evaluar las

²⁴ Carrol J. Weaver F. (1986) *Shoplifters Perceptions of Crime Opportunities: A Process-Tracing Study*, Blumstein and Farrington D. Research in Criminology Rational Choice Perspectives on Offending, Spinger-Verlag, New York. p. 22.

²⁵ *Ibíd.* p.22.

²⁶ Letkemann, P. (1973) “Crime as work”. Engelwood Cliffs, NJ: Prentice-Hall. p.143.

oportunidades y la influencia del entorno, se pudo determinar que “los mayores disuasivos para cometer un delito fueron la presencia de objetos de seguridad, la accesibilidad hacia la mercadería, la posibilidad de ser observados y capturados, la presencia de personal del almacén y los sentimientos negativos como la culpa”²⁷

Adicionalmente se menciona que la falta de estos disuasivos, así como el ‘diseño del almacén’ pueden ser considerados como facilitadores, para concluir que “aparentemente los sujetos (estudiados)²⁸ son sensibles a muchas características de las oportunidades para cometer crímenes, por lo que estas son objetivamente importantes para determinar el valor de los objetos y el riesgo que conlleva”²⁹. Esta es la razón por la que se considera que el momento de tomar una decisión es muy corto y el delincuente evalúa pocas características de la oportunidad del crimen, ya sea que esté motivado por la atracción o por la necesidad del bien que será sustraído, los criminales potenciales, hacen una breve evaluación del riesgo y luego establecen la estrategia.

Otra de las conclusiones del estudio es que, al contrario de los delincuentes expertos, los novatos toman más tiempo en decidirse para cometer un delito y lo comparan con la secuencia de decisiones que una persona afronta cuando se le presenta por primera vez la oportunidad de obtener un trabajo, o con la secuencia de decisiones que una persona con carrera profesional, afronta para aceptar un trabajo en particular.

Respecto a las estrategias para reducir el crimen, la sociedad duda entre la posibilidad de endurecer las penas en función de la crueldad de los actos delictivos, las medidas cautelares implementadas en varios países latinoamericanos, y los pedidos de acumulación de penas que incluiría la cadena perpetua que no ha dejado de estar en el tapete de discusión.

En resumen, las corrientes que analizan el peso de las sanciones para tratar de reducir el crimen están polarizadas entre quienes consideran que las mejores estrategias son las situacionales, tales como la reducción de la oportunidad, los métodos físicos para cambiar el entorno o el endurecimiento de penas objetivo, y aquellos que consideran la opción de los métodos ‘corazones y mentes’, entre los que se incluye el mejoramiento de la calidad de vida de la población, la mejora en la educación y las estrategias de carácter social, destinados para ‘los primeros ofendidos’.

²⁷ Carroll J., Weaver F. (1986) *Empirical Studies of Criminal Decision Making*.

²⁸ Los paréntesis fueron colocados para darle sentido a la frase traducida del texto original en inglés.

²⁹ Carroll J., Weaver F. (1986) *Empirical Studies of Criminal Decision Making*. Blumstein and Farrington D. Research in Criminology Rational Choice Perspectives on Offending, Springer-Verlag, New York, p. 32.

Respecto a los medios para disuadir el crimen, Tuck y Riley (1986)³⁰ señalan que los esfuerzos que se realizaron en los países anglosajones durante la década de los setenta dejaron mucho que desear. Este criterio fue objetado especialmente por el trabajo de investigación publicado por Grasmick y Green en 1980, en el que se indicó que las condiciones de medición del estudio no fueron las adecuadas. Adicionalmente, como se indicó antes, los objetantes proponen una escala de dureza de las penas que está elaborada en función del conocimiento que el infractor tenía del castigo, contrastada con el nivel de evaluación de la severidad percibida. Posteriormente Paternoster y Bishop³¹, en 1982 y 1984 respectivamente, introducen el factor cognitivo además de las de las intenciones conductuales.

Otras teorías como las de Elliot³² y Akers³³ consideran la carga del rol social en la producción de comportamiento criminal. De hecho, los rastros del reconocimiento de la importancia de las normas sociales y familiares llegan hasta Durkheim y más hacia atrás, por el mero hecho de utilizar el sentido común. Sin quitar el mérito a las teorías que trabajan el tema de las decisiones en los actos criminales, es cierto que ninguna de ellas puede ser exacta ni completa debido a las variaciones que han sufrido las decisiones criminales a lo largo del tiempo por la introducción de la tecnología y otros factores como la religión, la experticia del criminal, la madurez del criminal, los cambios de estatus social, la evolución en el tipo de objetivo criminal y un sinnúmero de factores que se van sumando conforme avanza la historia de la humanidad.

En fin de cuentas, cualquier propuesta teórica para descifrar la decisión del comportamiento criminal debe estar concebida para manejar las siguientes variables: factores cognitivos, percepción de las sanciones legales, percepciones de la amenaza social y la misteriosa y poderosa variable llamada obligación moral.

En su artículo ‘Asaltantes como tomadores de Decisiones’³⁴, Floyd Feeney³⁵, basado en un experimento realizado con 113 asaltantes californianos a los que encuestó y analizó

³⁰ Tuck, M. Riley D. (1986) *The Theory of Reasoned Action: A Decision Theory of Crime*. Blumstein and Farrington D. Research in Criminology Rational Choice Perspectives on Offending, Spinger-Verlag, New York.

³¹ Tuck, M. Riley, D. (1986) *The Theory of Reasoned Action: A Decision Theory of Crime*. En: *The Reasoning Criminal, Rational Choice Perspectives on Offending*. Spinger-Verlag, New York. p. 158.

³² Elliot D. “An integrated theoretical perspective on delinquent behavior” *Journal of Research in Crime and Delinquency*. 16: 3-28.

³³ Akers R. “Social learning and deviant behavior: a specific test of a general theory” *American Sociological Review*: 44: 636-655.

³⁴ Feeney, F. (1986). Robbers as Decision-Makers. Blumstein and Farrington D. Research in Criminology Rational Choice Perspectives on Offending, Spinger-Verlag, New York.

en sus propios escenarios de crimen, concluyó que “la curva de aprendizaje para asaltos parece ser muy rápida” y que:

“ ...La mayoría de los asaltantes primerizos indicaron que sintieron temor y aprensión cuando se dirigían a cometer sus asaltos. La mayoría además tendían a ser muy tentados sobre los asaltos. Muchos indicaron que pudieron haber considerado dejar el dinero si la víctima indicada decía que podría perder el trabajo o que necesitaba el dinero para la renta. Los asaltantes con más experiencia, por otra parte, fueron mucho más duros. Fueron mucho menos vacilantes y osados, no fueron conmovidos por ninguna dificultad que el crimen podría crear para la víctima, y se inclinaron a ver a las víctimas como objetos más que como personas. Esta forma dura de apariencia fue más presente en pocos asaltantes”.³⁶

Al continuar su estudio, Feeney analiza la ‘racionalidad’ de los actos de los asaltantes al momento de cometer el crimen y concluye que, “aunque estas decisiones parecen ser más racionales si implican más planificación y más preocupación sobre la posibilidad de ser detenidos, las decisiones sin embargo fácilmente cumplen los estándares de una mínima racionalidad. Está claro que involucra un proceso de pensamiento”.

Los estudios de Bennet³⁷ concluyen que las decisiones por impulso para cometer crímenes serios mientras los ofensores están bajo la influencia de drogas o alcoholizados, no pueden ser denominadas fácilmente racionales.

A pesar de que el comportamiento criminal es muy complejo, la Teoría de la Acción Razonada (TAR)³⁸ parece ser aplicable a todo tipo de construcción de decisiones criminales dentro de los modelos de expectativa-valor, ya que la criminología necesita varias teorías que puedan manejar diversos comportamientos criminales, liberándonos de la falsa expectativa en la que un solo modelo puede explicar todos los comportamientos, a manera de una llave mágica.

La Teoría de la Acción Razonada (TAR) puede ser aplicada a todas las intenciones en los actos humanos mediante la variable ‘intención conductual’, que es la intención de llevar a cabo un determinado comportamiento, y que es mantenido y precedido por ese comportamiento. Las intenciones conductuales pueden darse en cualquier nivel de especificidad, entorno y en diferentes momentos.

³⁵ *Floyd Feeney School of Law, Institute of Criminology, University of Cambridge, Cambridge CB3 9DT, England.*

³⁶ En “*Robbers as Decision-Makers, The Reasoning Criminal: Rational Choice Perspectives on Offending*”, Cornish, 1986. D. Clarke R, Springer-Verlag. NY.

³⁷ Bennet, T. (1986) *Decision-Making Approach to Opioid Addiction*, Research in Criminology Rational Choice Perspectives on Offending, Spinger-Verlag, New York.

³⁸ TORA (Theory of Reasoned Action), en la cual, Ajzen y Fishbein explican y predicen los comportamientos humanos -mediante un pequeño número de conceptos: creencias, actitudes e intenciones – localizados dentro de marcos teóricos simples.

Otra opción es la teoría de la Utilidad Normativa Esperada (NEU por sus siglas en inglés), en la cual la preferencia entre los actos depende de los resultados finales y de los puntos de referencia. Esta teoría fue desarrollada a partir de la Teoría de la Utilidad Subjetiva Esperada (SEU, por sus siglas en inglés), pero con la inclusión de los ‘factores disuasivos’³⁹; estas quedaron catalogadas como insuficientes, debido al hecho de que cualquier modelo para el estudio del fenómeno criminal debe abarcar estos factores - situacionales, de aprendizaje social, normativos y los referentes a comportamiento criminal- que le sirven de marco.

La Teoría de la Acción Razonada, aunque parece banal, utiliza solamente dos variables: la actitud de la persona en el acto -si la persona percibe de una forma positiva o negativa- y las normas sobre el acto -si la persona percibe que otros que son importantes para ella piensan que debería o no hacer algo-. Según la TAR, el hecho de que la persona intente hacer algo o no, depende de lo que a ella le guste -o disguste-, de la idea de hacerlo (la actitud del acto) y de si piensa que debe hacerlo (la norma subjetiva) o abandonar la idea.

Cuando se compara la Teoría de la Acción Razonada con las teorías situacionales y de oportunidad, esta puede lidiar fácilmente con las variables de situación y oportunidad que manejan dichas teorías para determinar la incidencia sobre el crimen.

Para la aplicación práctica de la teoría, Ajzen-Fishbein⁴⁰ llevaron al campo matemático su Teoría del Comportamiento bajo los siguientes factores conductuales:

Un *comportamiento* C, (cualquier acto consciente) está precedido por una *intención conductual* (IC), que resulta solo de dos variables: *la actitud involucrada en el comportamiento* (C_{act}) -la cual no se refiere a la actitud del objeto concerniente al comportamiento pero si a la actitud hacia el acto o el comportamiento mismo- y la *norma subjetiva individual* (NS) concerniente al acto. El término ‘normas subjetivas’ se refiere a las percepciones como lo más importante que otros piensan que una persona debería o no debería relacionar con el acto, expresada en la siguiente ecuación:

$$C (- IC) = C_{act} + NS$$

La Teoría del Comportamiento se complementa con la Teoría de las Actitudes, que está basada en las creencias y evaluaciones, y se describe mediante la siguiente ecuación:

³⁹ Factores disuasivos son aquellos que desaniman al individuo al momento de cometer un acto criminal.

⁴⁰ Ajzen, I. Fishbein M. (1980) *Understanding and Predicting Social Behavior*, Prentice-Hall, Englewood Cliffs, NJ.

$$C_{act} = c_i e_i$$

Donde c es la creencia que el acto se dará, es decir, la probabilidad que será conducido a la consecuencia i ; y e es la evaluación individual de la consecuencia i .

Nótese que la teoría es incondicionalmente cognitiva, porque contiene los efectos de cualesquier otras variables en las acciones, incluidas las acciones criminales (sean estas variables situacionales o personales, de medición del historial de aprendizaje o de compromiso moral), serán filtradas a través de únicamente dos variables que han tenido para afectar la conducta intencional, es decir, la actitud del sujeto interesado en el acto y su norma subjetiva sobre el acto.

Sin embargo, la TAR sostiene, que no es muy fácil identificar las creencias que se destaquen en un actor potencial sobre los resultados potenciales que obtendrá un actor frente las diferentes opciones que tiene; pues se las debe medir, con la herramienta de Utilidad Subjetiva Esperada (SEU) para establecer la fortaleza de cada creencia y la evaluación resultante del acto que puede traducirse en el '*feeling*' o capacidad de determinar si tendrá éxito o no su intención en función de su experiencia.

Debido a la complejidad misma del tema, solamente las teorías basadas en el estudio de los modelos cognitivo y de decisión permitirán manejar la diversidad del comportamiento criminal, que cada día mejora su capacidad de evadir los nuevos elementos disuasivos que son implementados por el Estado y, por tanto, "Cualquier modelo cognitivo del crimen debe cubrir no solamente el rol de las sanciones legales, sanciones informales y las percepciones normativas o morales, sino que también las referentes a las recompensas y pérdidas contingentes respecto al ambiente de cualquier acto criminal".⁴¹

De acuerdo al análisis conductual de las personas que fueron estudiadas, otra de las conclusiones que se obtuvieron al aplicar la ecuación en distintos momentos indicó que: "Parece que la gente con estilos cognitivos identificablemente diferentes tienden a colocar sistemáticamente el peso de las variables en los extremos actitudinales o normativos de la ecuación TAR, combinándolos de acuerdo a las intenciones conductuales."⁴²

⁴¹ Tuck, M.Riley, D. (1986). The Theory of Reasoned Action: A Decision Theory of Crime. En: *The Reasoning Criminal, Rational Choice Perspectives on Offending*. Spinger-Verlag, New York. p. 159.

⁴² *Ibíd.* p. 164

En el análisis de prevención, cuando Rau (2007)⁴³ se refiere a prevención situacional, abre un abanico de posibilidades que pueden ser puestas en práctica o, al menos profundizadas en su análisis y estudio. La que más llamó la atención es la relacionada con la Prevención Situacional; pues, además de sugerir cambios profundos en la manera de ver el riesgo y tratarlo, inclusive deja la posibilidad de la participación de la comunidad para reducir los factores de riesgo relacionado con la victimización de personas por obra de la delincuencia. Sin embargo, no dejan también de llamar la atención los otros tipos de prevención; aunque, para los fines consiguientes en la presente tesis, la prevención situacional y los medios para obtenerla se convertirán en el foco de la propuesta final, explicada en el capítulo 5 de este trabajo.

Para Ojeda (2010)⁴⁴, la participación de los medios de comunicación es determinante en la demanda social de protección y, por ende, la oferta de protección del Estado “permite evidenciar la constante contradicción [...] entre la demanda de protección y servicios de seguridad ciudadana y la oferta que el Estado propone para satisfacer tales demandas” . Esta oferta estatal se limitaría a intentar resolver casos puntuales, olvidándose de las condiciones de producción y el origen real de los conflictos.

Aprovechando el conocimiento que la comunidad tiene del espacio que ocupa, resaltan las estrategias de prevención situacional por su efectividad, debido a lo simple de sus mecanismos. Estas permiten otros aportes, además del empoderamiento de la ciudadanía: la apropiación de los espacios públicos, la mejor socialización de los miembros de la comunidad y, a largo plazo, la reducción de la percepción de inseguridad y el descubrimiento de líderes comunitarios.

Estas mismas estrategias permiten controlar en forma pragmática una serie específica de crímenes. Por otra parte, requieren una estrecha relación con las autoridades subnacionales judiciales, el uso de mecanismos policiales para evitar el ajusticiamiento por mano propia y el consiguiente desbordamiento de otros tipos de violencia comunitaria, como lo hemos visto según una corriente del análisis criminal, es más fácil modificar el entorno (medioambiente) que la conducta delictiva de los agresores por medio de la prevención situacional, la cual no es sino una visión muy simplificada del manejo del problema delictivo.

⁴³ Rau, M. (2007). *¿Cuál es la Salida? La agenda inconclusa de la seguridad ciudadana*. BID. Alda-Beliz. p. 312

⁴⁴ Ojeda, L. (2010). *Violencia, delincuencia e inseguridad en el Ecuador*. UNAP. Quito.

Entre los principales factores de riesgo identificados se hallan los que sirven como detonantes de la violencia, es decir, la desigualdad social expresada en: la inequidad de la distribución de la riqueza, la impunidad, el deterioro de los sistemas de administración de justicia y la corrupción. Como detonantes secundarios, con efectos a mediano plazo, hay que incluir la descomposición del tejido social ocasionado por el fenómeno migratorio, la permeabilidad de modelos sociales ajenos, la mala calidad del sistema educativo inicial y secundario, el hacinamiento, la formación de guetos o villas miseria, la expansión del narcotráfico, el lavado de dinero y, en general, nuevas formas criminales de apropiación de bienes, capitales, espacios de poder y espacios simbólicos, así como el mal uso de las funciones que son privativas de un Estado.

1.4 Victimización de personas

Como parte de los conceptos básicos, es importante hablar de las víctimas y de las condiciones en las cuales una persona se convierte en víctima, dado que este tema es tan amplio y complejo, en el presente trabajo nos referiremos con énfasis a la violencia ejercida sobre personas en condiciones de desigualdad o ‘victimizables’; es decir, a los grupos humanos más vulnerables, ya sea por el momento, el lugar, el entorno o la condición física, especialmente mujeres jóvenes, ancianos, niños, grupos humanos discriminados por su preferencia sexual, religiosa, etnia; y aquellos que utilizan los medios de transporte público, especialmente taxis.

Es imprescindible hacer una puntualización respecto a la violencia de género, y por ende respecto a la violencia entendida como el resultado de una relación de poder, la que usualmente se justifica en construcciones culturales, estereotipos y todo el proceso dinámico que ha venido desarrollándose en las instituciones como la familia y el Estado.

Torres (2008) deja en evidencia que “La violencia de género no solo puede ser vista como una ‘forma’ de discriminación (...) sino también como producto de la misma”⁴⁵ asegurando de esta manera que el círculo vicioso relacionado con la violencia hacia la mujer permanezca en el tiempo. Además de convertirse en una herramienta de discriminación, puede convertirse en un producto del proceso discriminatorio y, por ende,

⁴⁵ Torres, A. (2008). Pontón, J. Santillán, A. (comp.). “Seguridad Ciudadana escenarios y efectos: Violencias de género en la calle: entre el empirismo y la subjetividad”. *Ciudad Segura 2*. FLACSO. Ecuador.

la victimización de mujeres se auto reforzaría para alcanzar otros niveles de penetración en la sociedad.

Las principales víctimas y también victimarios en América Latina, según la extensa literatura analizada, son hombres jóvenes, hecho que se refleja en las tasas de homicidios y asaltos. De las víctimas, el 80% son hombres y 20% mujeres, cifras que varían levemente con un margen de diferencia aproximado del +/-5%, de acuerdo a ciertos factores presentes en la mayoría de países que publican sus cifras de victimización. Este fenómeno, según la investigación de Torres, estaría relacionado a la “cultura de la masculinidad, que hace que los hombres jóvenes demuestren un mayor arrojo y osadía frente a situaciones de violencia”, arrojo que también forma parte de la construcción de un imaginario del “hombre joven valiente y caballero”, que es un ingrediente cultural de muchas sociedades.

Es muy interesante la observación que Torres⁴⁶ hace respecto a la tasa de homicidios como el principal factor que se utiliza para la medición de la violencia, ocultando de alguna manera víctimas de otros tipos de violencias, sobre todo de la violencia invisible⁴⁷ - también conocida como una serie de conductas sutiles y cotidianas que constituyen estrategias de control y microviolencias que atentan contra la autonomía personal de las mujeres y que suelen ser invisibles o, incluso, estar perfectamente legitimadas por el entorno social⁴⁸ - o violencia dentro del hogar. Este fenómeno se vería agudizado por el débil funcionamiento de los sistemas judiciales en cada país, es decir, en lo referente a los códigos penales y la aplicación de penas, ya sea que sancione al delito mayor o se observe la acumulación de penas. Los estigmas sociales que resultan de una denuncia por violencia hacen que la mayoría de las víctimas no acusen a sus agresores, especialmente cuando se trata de delitos sexuales, que tienen una aplastante carga de género.

⁴⁶ Torres, A. (2008). Pontón, J. Santillán, A. (comp.). “Seguridad Ciudadana escenarios y efectos: Violencias de género en la calle: entre el empirismo y la subjetividad”. *Ciudad Segura 2*. FLACSO. Ecuador.

⁴⁷ Violencia invisible: El uso por los varones del poder, que es la capacidad y habilidad de orientar el tipo y el contenido de las interacciones cotidianas en términos de los propios intereses, creencias y percepciones. Bonino, L., Jornadas de la Federación de sociedades españolas de terapia familiar (1993) y de la Dirección de la mujer de Valencia/España (1996) sobre violencia de género; en Corsi, J. (1995): *La violencia masculina en la pareja*. Madrid: Paidós.

⁴⁸ Ferrer, V., (2008) en *Anales de psicología*, vol. 24, nº 2, 341-352, Universidad de Murcia, Murcia.

En Latinoamérica, en términos generales se estima que, en el 75%⁴⁹ de los delitos, las víctimas deciden no denunciar ante las autoridades o sistemas creados para el efecto, principalmente por la baja confianza que las víctimas tienen hacia las instituciones estatales. Este dato nos da una idea de las ‘cifras negras’ que no se consideran a la hora de analizar los efectos que produce a las víctimas un acto de violencia.

En el estudio sobre la violencia que Pontón⁵⁰ hace en la ciudad de Quito, llama la atención la respuesta de una integrante de un grupo focal que menciona: “...violencia es también cuando te subes al bus y el chofer maltrata a los clientes, arranca como una bestia, eso también es violencia y ahí yo sí reacciono y protesto”. Tradicionalmente la palabra víctima representa, en el imaginario de la comunidad, una persona que ha sido herida o maltratada físicamente, dejando de lado las variantes de acciones violentas que no implican daño físico, pero que dejan profundas heridas psicológicas, mucho más difíciles de ser tratadas y cuyo efecto puede desarrollar otros tipos de violencias desencadenadas por las violencias iniciales en un círculo vicioso.

El costo de las violencias y de sus víctimas es brutal y de hecho ya se considera incluirlo en los nuevos códigos penales o ampliar su espectro en los existentes. Este fenómeno puede ser considerado un tema de estudio especializado que amplíe los estudios ya existentes y reconocer que, entre los mayores costos que trae la violencia a las víctimas, se halla la reducción de la calidad de vida.

Entre los principales efectos de la victimización de personas está la desnaturalización de los espacios públicos que, como respuesta, trae acciones de auto protección y obliga a la población a protegerse mediante el auto-encierro y la adopción de medidas de auto-exclusión de los espacios públicos. De hecho, las libertades de movilización no están garantizadas; razón por la cual se ha transformado la manera de moverse en vehículos. Hace menos de una década, las personas de Latinoamérica se movilizaban en vehículos con los vidrios bajos y, cuando lo hacían a pie, había cierto grado de confianza, al menos en la mayoría de las áreas urbanas. Esto ahora es inconcebible, y la opción es colocar láminas de seguridad en los vidrios, moverse con vidrios cerrados y el acondicionador de aire encendido sin importar las condiciones de temperatura exterior, lo que además implicaría un incremento en el costo de movilización debido a que el vehículo consumirá

⁴⁹ Torres, A. (2008). Pontón, J. Santillán, A. (comp.) “Seguridad Ciudadana escenarios y efectos: Violencias de género en la calle: entre el empirismo y la subjetividad”. *Ciudad Segura 2*. FLACSO Ecuador.

⁵⁰ Pontón, D. (2005) “Comunidades urbanas y violencia en Quito”. Análisis de grupos focales. Quito. FLACSO-Ecuador. Mimeo.

al menos un 10% adicional de combustible.

El ejemplo antes indicado muestra que la violencia ha ganado un gran espacio en el imaginario colectivo y que las medidas que la comunidad toma son cada vez más radicales, al punto de sacrificar su libre movilidad y de someterse al auto-confinamiento. Estamos en pleno proceso de cambio de un esquema de disciplina de las masas hacia un modelo de control de éstas.

Esta realidad corroboraría la tesis de Foucault en ‘Vigilar y Castigar’, donde el autor constata que se ha evolucionado desde la pena del reo hacia un encierro cuyo objeto “...ya no es el cuerpo, es el alma [...]. A la expiación que causa estragos en el cuerpo debe suceder un castigo que actúe en la profundidad sobre el corazón, el pensamiento, la voluntad, las disposiciones”⁵¹. Este encierro en escenarios cada vez más comunes es auto impuesto por el ciudadano.

Así pues, el auto confinamiento resulta ser la otra cara de la violencia, porque “se castigan las agresiones, pero a través de ellas las agresividades: las violaciones, pero a la vez, las perversiones; los asesinatos que son también pulsiones y deseos”⁵². Por lo tanto, el presupuesto para castigar las acciones delictivas ya no alcanza, y parte de ese castigo lo debe asumir el ciudadano antes de que sea cometido el crimen. Es Foucault quien reconoce que:

“las agresiones son castigadas y que, con ello, se busca sancionar con penas que pueden ser abreviadas y en ciertos casos prolongadas, acompañadas de ‘medidas de seguridad’, que se refieren a la interdicción de residencia, libertad vigilada, tutela penal, tratamiento médico obligatorio, y que no están destinadas a sancionar la infracción, sino a controlar al individuo, a neutralizar su estado peligroso, a modificar sus disposiciones delictuosas, y a no cesar hasta obtener tal cambio”⁵³

Al establecer el concepto de microfísica del poder, Foucault reconoce que “puede existir un ‘saber’ del cuerpo que no es exactamente la ciencia de su funcionamiento, y un dominio de sus fuerzas que es más que la capacidad de vencerlas: este saber y este dominio constituyen lo que podría llamarse la tecnología política del cuerpo”⁵⁴

Si el cuerpo llega a ser considerado como una herramienta de uso político, sin duda en las sociedades de comienzos del siglo XXI será posible que los sistemas de castigo se expandan para convertirse en cierto tipo de economía política, sin que necesariamente los

⁵¹ Foucault, M. (2002). *Vigilar y Castigar: Nacimiento de la prisión*. Bs. As. Siglo XXI

⁵² *Ibíd.* p. 25.

⁵³ *Ibíd.* p. 25.

⁵⁴ *Ibíd.* p. 33.

castigos impuestos sean de corte violento y, tan solo con el mero encierro (o auto encierro) de este, se lograría la sumisión esperada. De hecho, el cuerpo se convierte en fuerza útil cuando ha sido sometido, cuando se ha logrado su docilidad para garantizar su manejo, sin necesidad de la utilización de armas o de procesos de terror; pues el cuerpo, cuando ha sido sometido, es mucho más fácil de manejar. Posible será entonces que esta tecnología esté al alcance de los quienes manipulan la violencia.

Una vez analizado brevemente el tema de la victimización y, considerando que el presente trabajo se centrará en la victimización de pasajeros en medios de transporte urbano, específicamente en taxis, el conductor de un taxi corre un alto riesgo de convertirse en víctima de sus pasajeros⁵⁵, y también el pasajero, aunque con menor proporción. Smith (2005)⁵⁶ asevera que “el asalto es el motivo de más de la mitad de los homicidios relacionados al trabajo (80%) y de asaltos no fatales (60%)”. El estudio realizado en los Estados Unidos mostró que, clasificados por actividades ocupacionales, los taxistas estuvieron entre los más atracados. Esta situación paradójica será analizada con mayor profundidad más adelante y tendrá el sustento investigativo empírico correspondiente.

1.5 Relación entre Gobernabilidad y Seguridad Ciudadana.

Para relacionar ambos términos, es necesario primero analizar el concepto de gobernabilidad que fue acuñado para reemplazar a la expresión ‘consolidación democrática’.

Consolidación democrática es un término muy utilizado por organismos internacionales y analistas políticos. Los organismos internacionales tomaron interés por la gobernabilidad ya que tenía implicaciones puntuales en las propuestas políticas de reforma estructural. Organismos como el BID o el Banco Mundial investigaron estas variables institucionales, que permiten formulaciones relativas al buen gobierno: “Plantea la gobernabilidad como ejercicio del poder desde el Estado, las resoluciones de problemas se resuelven desde el Estado, este toma sus decisiones tomando a la gente como objeto de sus

⁵⁵ Los datos estadísticos relacionados a los asaltos y robos en taxis son muy pobres y dispersos: de hecho no existe una metodología establecida para recopilar información en América Latina y la aseveración se relaciona con investigaciones realizadas en otros países. Sin embargo, el presente trabajo pretende dar los pasos iniciales para que sea profundizado por la parte interesada y por el Estado.

⁵⁶ Smith, M. (2005) “Robbery of Taxi Drivers” Problem-Oriented Guides for Police. *Problem-Specific Guides Series. Guide N° 34. U.S. Department of Justice. Wichita.*

políticas. Su legitimidad deriva de las elecciones populares, pero la gente no es artífice de su gobernabilidad⁵⁷.

Por la referencia mencionada, gobernabilidad sería la sumatoria de factores que permiten o no el manejo de un gobierno democrático el cual a su vez permite la participación ciudadana, debiendo ser el motivo y fin último de la acción del gobierno. La expresión ‘un gobierno democrático’ corresponde a un sistema que es utilizado mayormente en Occidente, razón por la cual este concepto encontrará obstáculos en la intención de aplicarlo de forma universal.

Los actuales indicadores que se utilizan para medir la gobernabilidad son: participación y responsabilidad ciudadana, estabilidad política y ausencia de violencia, eficacia de los poderes públicos, calidad de la reglamentación, estado de derecho y control de la corrupción; cuya medición y descripción están detallados en la siguiente tabla.

Tabla N° 3: Describe cada uno de los indicadores de gobernabilidad y sus variables.

DETALLE DE LOS INDICADORES DE GOBERNABILIDAD		
Denominación	Lo que mide	Descripción
1. Participación y responsabilidad ciudadana	Elección de gobernantes Libertad de expresión Libertad de asociación Libertad de prensa	Grado en el que los ciudadanos participan en elegir sus autoridades, libertad de expresión, de asociación y libertad de prensa
2. Estabilidad Política y la ausencia de violencia	Probabilidad de derrocamiento de gobierno	Mide percepciones de que gobierno sea desestabilizado o derrocado utilizando violencia inconstitucional. Incluye violencia doméstica y terrorismo
3. Eficacia de los poderes públicos	Servicios Públicos Servicio Civil Formulación de políticas Implementación de Políticas Credibilidad	Mide la calidad de los servicios públicos, la calidad del servicio civil y su grado de independencia respecto de las presiones políticas, la calidad de la formulación e implementación de las políticas de gobierno, y la credibilidad del compromiso gubernamental hacia esas políticas
4. Calidad de la reglamentación	Habilidad de formular e implementar políticas legítimas	Mide la habilidad del gobierno para formular e implementar políticas legítimas y regulaciones que permitan y promuevan el desarrollo del sector privado
5. El estado de derecho	Confianza a reglas de la sociedad	Mide el grado por el cual los agentes tienen confianza en vivir con, y respetando las reglas de la sociedad, en particular la calidad de suscribirse a la ley, la gestión de los tribunales, la policía y la justicia.
6. Control de la corrupción	Lucha contra la corrupción	Mide el grado por el cual el poder gubernamental es ejercido para el bien común, incluyendo la lucha contra la corrupción en menor o mayor grado, así como el tráfico de influencias por elites e intereses privados.
Fuente: http://www.un.org/spanish/millenniumgoals/ Elaborado por: Adrián Palacio		

⁵⁷ <http://es.wikipedia.org/wiki/Gobernabilidad>.

Los indicadores de gobernabilidad de algunos países de América del Sur correspondientes a los años 2009 y 2011 están detallados en la tabla siguiente:

Tabla N° 4: detalla los indicadores de gobernabilidad de los países latinoamericanos en dos momentos 2009 y 2011, medidos en percentiles y, se describe el nivel alcanzado por Ecuador en comparación con la media latinoamericana.

Indicadores de Gobernabilidad Latinoamérica 2009-2011 (World Bank)										
Pais (año)/Indicador	Participación ciudadana y responsabilidad social.	Estabilidad política	Efectividad del gobierno	Calidad de las regulaciones	Estado de derecho	Control de la corrupción	Total/pais	Diferencia 2011-2009	Puesto 2009	Puesto 2011
Bolivia 2009	46.0	19.8	27.6	18.1	9.9	23.3	144.7	53.6	7	8
Bolivia 2011	47.4	29.7	41.2	24.2	16.9	38.9	198.3			
Colombia 2009	42.7	7.1	56.2	57.1	39.6	48.1	250.8	24.1	5	6
Colombia 2011	44.6	12.3	62.6	61.1	47.9	46.4	274.9			
Costa Rica 2009	75.4	70.3	65.7	67.6	65.6	79.2	423.8	(11.7)	3	3
Costa Rica 2011	77.5	67	64	66.8	64.8	72	412.1			
Ecuador 2009	40.3	20.8	21.9	6.2	7.5	17.6	114.3	31.5	8	9
Ecuador 2011	37.6	22.6	35.1	15.6	13.6	21.3	145.8			
Perú 2009	50.2	17.9	43.3	63.8	30.2	45.2	250.6	31.3	6	5
Perú 2011	51.6	25.9	49.3	68.7	32.4	54	281.9			
Uruguay 2009	84.8	78.3	71.9	62.4	70.8	85.7	453.9	(1.1)	2	2
Uruguay 2011	84.5	76.9	69.7	64.5	70.9	86.3	452.8			
Venezuela 2009	26.1	11.3	18.6	3.8	2.8	8.1	70.7	(7.4)	9	10
Venezuela 2011	24.4	10.4	13.3	6.2	1.4	7.6	63.3			
Chile 2009	74.9	69.3	85.7	93.8	87.7	89.5	500.9	2.9	1	1
Chile 2011	81.2	65.1	83.9	93.4	88.3	91.9	503.8			
Brasil 2009	62.1	54.2	57.6	55.2	49.5	56.2	334.8	5.0	4	4
Brasil 2011	63.8	46.2	55.5	55.9	55.4	63	339.8			
Argentina 2009	55.9	43.4	39.5	21	29.7	38.1	227.6	33.3	6	7
Argentina 2011	57.7	53.8	48.8	25.1	33.3	42.2	260.9			
Promedio 2009	55.8	39.24	48.8	44.9	39.33	49.1	277.21	16.15		
Promedio 2011	57.0	40.99	52.34	48.15	42.49	52.36	293.36			

Ecuador 2009: 114.3 puntos de promedio anual de 277.21 puntos que representan el 41.23 %.						Nomenclatura avance-retroceso 2009-2011	sube
Ecuador 2011: 145.8 puntos de promedio anual de 293.36 puntos que representan el 49.70 %							se mantiene
Nomenclatura (World Bank)	90-100 percentil	75-90 percentil	50-75 percentil	25-50 percentil	10-25 percentil	0-10 percentil	baja

Fuente: http://info.worldbank.org/governance/wgi/sc_chart.asp.
Elaborado por: Adrián Palacio

Debido al proceso de globalización, no será extraño que, en el mediano plazo, el término gobernabilidad, o al menos su estructura, deban ser modificados con el fin de alcanzar cierta ‘universalidad’ y permitan una mayor aplicación en los diversos sistemas de gobierno del planeta. Por lo tanto, por ahora, no es posible la utilización de los actuales parámetros con indicadores occidentales completamente ajenos a las culturas orientales, en los que se incluyen factores relacionados con el comportamiento personal del gobernante, como uno de los principales elementos de referencia para determinar el grado de aceptación de un gobierno determinado. A esto habrá que sumar el hecho de que hay naciones en las que se rechaza toda idea y sistema de administración gubernamental de corte democrático liberal que choque con las tradiciones y creencias, sobre todo en naciones con sistemas de gobierno teocráticos o considerados totalitarios, que según sea el caso y la conveniencia política, estarán o no bien calificados.

Por otra parte, “la seguridad ciudadana se define, de una manera amplia, como la preocupación por la calidad de vida y la dignidad humana en términos de libertad, acceso al mercado y oportunidades sociales”⁵⁸. Es indispensable también evaluar los factores implícitos en esta porque mantendrán, dentro de su concepción, elementos variables y por ende susceptibles de medición. Este afán por medir implica que, tanto la gobernabilidad cuanto la seguridad ciudadana tendrán problemas a la hora de estandarizar los elementos de medición de sus variables, justamente por su carácter de intangibilidad y subjetividad. Finalmente, los mecanismos que actualmente son utilizados para determinar los índices de gobernabilidad implican ciertos niveles de bienestar y por ende seguridad ciudadana, razón por la cual, para algunos autores la gobernabilidad está en función de la seguridad ciudadana.

José Ayala Lasso, en su artículo de opinión publicado en el Diario El Comercio⁵⁹ pone como referencia lo que la ONU dice respecto a la gobernabilidad: “es un [...] método de gobierno que propicia la participación popular, basado en el consenso, responsable, transparente, adaptado a las necesidades, eficaz, equitativo, integrativo y conforme con las reglas de derecho. Tal método garantiza que la corrupción se reduzca al mínimo, que se escuche y se tome en cuenta la opinión de las minorías al momento de tomar las decisiones, incluidas las voces de las personas más vulnerables de la sociedad” que, aunque no deja de ser un concepto utópico, está alineado con los objetivos del milenio.

El planeta está experimentando profundos cambios en los esquemas políticos, razón por la cual se consideraría propicio el momento para revisar los índices de medición de la gobernabilidad establecidos por los organismos bajo control de los países más poderosos, reemplazándolos por mecanismos de medición que no caigan en la relatividad o cuyas fuentes de información y calificación de factores no se limite a ‘análisis de expertos’, de acuerdo al detalle de las fuentes que explica el Banco Mundial en su reporte anual de índices de gobernabilidad, especialmente como es el caso para la medición en los países latinoamericanos.

El mismo informe del Banco Mundial comienza con la frase: “han fracasado los intentos de desarrollo humano basados en el protagonismo del Estado, pero también

⁵⁸ Arriagada, Irma. (2002) Seguridad Ciudadana: ¿espejismo o realidad?: *Seguridad Ciudadana y Violencia en América Latina*. Fernando Carrión Editor. FLACSO-Sede Ecuador.

⁵⁹ Gobernabilidad y Ética, José Ayala Lasso, Opinión, Diario *El Comercio*, Año 105 N° 38547, sábado 25 de septiembre del 2010. Quito.

fracasarán los que se quieran realizar a sus espaldas”⁶⁰. Por este motivo se retomó dentro del estudio de la Teoría del Desarrollo el concepto de gobernabilidad, subrayando la expresión ‘gobernabilidad democrática’, cuyo nacimiento se dio a inicios de la década de los ochenta, como parte del proceso de retorno a la democracia luego del fin de las dictaduras impuestas, concepto que intenta explicar la idea de convivencia cuya base serían los principios y valores democráticos.

Esta visión explicaría el porqué países como Bolivia y Venezuela, opuestos a las tradicionales estrategias económicas del gobierno norteamericano, no han superado sus bajas evaluaciones, dándose a entender además que los mecanismos de medición de gobernabilidad se han convertido en herramientas de manejo político, que permitirían a las naciones dominantes establecer ‘riesgos’ relacionados a la inversión externa y al manejo democrático, y por ende de aceptación en el entorno mundial, con consecuencias graves para la estabilidad interna y desarrollo en los países con evaluaciones deficientes.

Si la gobernabilidad es simplemente la capacidad de un sistema político de resolver conflictos mediante reglas, la gobernabilidad democrática es aquella que lo hace a través de reglas democráticas, deseables en sí mismas como componentes indispensables del desarrollo humano⁶¹. Estas reglas de gobernabilidad deberán sin embargo ser bien conocidas por los principales actores políticos de un país, incluidos líderes comunitarios y autoridades seccionales, con el fin de que sirvan entre otras como medidas de gestión, avance de metas programadas y, en el mediano plazo, como medidores de efectividad de las autoridades designadas en procesos democráticos.

En *Seguridad: ¿espejismo o realidad?* Arriagada (2002) pone énfasis en las dificultades que América Latina deberá superar antes de alcanzar niveles de seguridad aceptables al señalar que “La seguridad sería una creación cultural que implique una forma igualitaria de sociabilidad, un ámbito libremente compartido por todos”⁶². Centro y Suramérica se han caracterizado por registrar los índices más altos de inseguridad, medidos de manera típica a partir del número de víctimas por cada cien mil habitantes.

Actualmente existe una polarización respecto a las políticas estatales que se deben aplicar para garantizar seguridad ciudadana. Por una parte se considera la aplicación de la

⁶⁰ Echeverría, Koldo. (2004). *Objetivar la gobernanza: funciones y metodología. Una aproximación a la objetivación del análisis institucional a través de indicadores de gobernabilidad. IX Congreso Internacional CLAD*. Madrid

⁶¹ *Ibíd.*

⁶² Arriagada, Irma. (2002). *Seguridad Ciudadana: ¿espejismo o realidad?: Seguridad Ciudadana y Violencia en América Latina*. Fernando Carrión Editor. FLACSO-Sede Ecuador.

política de mano dura y castigos penales más rigurosos y, por otra, la política de creación de sociedades más equitativas y justas, con mejor distribución de la riqueza y reducción de la pobreza. Estas son posiciones que se contraponen entre la mano dura y el garantismo. De hecho, la adopción de medidas radicales en el ámbito penal y policial históricamente no han dado buenos resultados, por lo que es razonable considerar la opción que permita: “Desplazar el debate del ámbito de la *fuerza* al ámbito de la *calidad* y la *inteligencia* de las intervenciones estatales, este debería constituir un punto focal de preocupación”⁶³.

Parece obvio, sin embargo de ser muy complejo, que para lograr un ambiente que pueda mantener condiciones mínimas de seguridad ciudadana es indispensable garantizar el nivel de empleo y de la seguridad del mismo y que, además el esfuerzo del Estado sea a erradicar la miseria (personas que viven con menos de un dólar diario), reducir la pobreza y la marginación mediante políticas de atención primaria con énfasis en los sectores vulnerables, ya que el incremento de estos últimos fenómenos producirá demandas de intervención, pero también puede generar frustraciones por la desatención, que acabarán convirtiéndose en violencias contra los que están todavía más abajo en forma de racismo, sexismo, xenofobia y otras aberraciones que sirven de falsa válvula de escape social.

En la creación de un ambiente de seguridad para la ciudadanía, la guerra contra las violencias pasa por la lucha contra las desigualdades, sin negar la importancia de la construcción de la paz, aunque es vital preocuparse más por la promoción de la justicia. La injusticia desvelada como violencia estructural está muchas veces detrás de la violencia directa.

Prestar atención a la criminalidad violenta para un entorno seguro es importante, pero más importante es analizar la criminalidad económica. Además la criminalidad violenta recibe la atención diaria en los medios, incluso en primeras páginas y cierto que es rechazable y que es preciso luchar contra ella con el aparato estatal policial y de forma preventiva con los organismos especializados; sin embargo no es menos cierto que la criminalidad económica, en particular la que ha llevado a la crisis económica global con efectos nocivos a largo plazo, exige mayores esfuerzos teóricos por sus efectos sobre las vidas de millones de seres humanos, sobre todo debido a la desarticulación que genera en el núcleo familiar por obra de la migración.

⁶³ Alda, E. (2002) Seguridad Ciudadana: ¿espejismo o realidad?: *Seguridad Ciudadana y Violencia en América Latina*. Fernando Carrión Editor. FLACSO-Sede Ecuador. p. 14. (las cursivas son del texto original)

Un Estado saludable es sobre todo un Estado con equidad en el que la diferencia entre clases y la lucha entre ellas es mínima y ocasional. Los partidarios del orden, que por lo general pertenecen a una élite, suelen temer la mítica lucha de clases en la que ‘los de abajo’ subvierten el orden establecido y cambia el ‘estado natural’ de las cosas.

Si se invierten recursos en seguridad ciudadana y no se los considera gasto como sucede en la óptica neoliberal, los beneficios en el mediano y largo plazo de reducir costos relacionados al sistema judicial, penal y por consiguiente estatal permitirían que la inversión sea irreprochable, considerando que en países con realidad socio-cultural similar a la de Ecuador, éstos puede representar 25% del PIB, como es el caso de El Salvador y Colombia.⁶⁴ Adicionalmente, este tipo de inversión en prevención del delito promovería la seguridad de la comunidad y reduciría la sensación de inseguridad, aumentando la productividad de la fuerza laboral y mejorando la calidad de vida de la comunidad.

⁶⁴ Rau, M. (2007) “¿Cuál es la Salida? La agenda inconclusa de la seguridad ciudadana” BID. Alda-Beliz. p. 312.

CAPÍTULO 2.

Gobernabilidad y Seguridad Ciudadana.

El ideal revolucionario de la Revolución Francesa por alcanzar tres principios de: *égalité, liberté y fraternité*, no tuvieron el desarrollo proporcional ni la interdependencia prometidas que juntas asegurarían su permanencia en el tiempo. Las sociedades se concentraron en el desarrollo de las dos primeras, es decir igualdad y libertad, descuidando el elemento catalizador como es considerada de la fraternidad.

La constante pérdida de legitimidad del Estado frente a sus ciudadanos se relaciona con el cambio de eje orientador, que Habermas⁶⁵ lo denomina núcleo utópico, cuando señala: “[...] el mal más acuciante que está atravesando el Estado social se identifica precisamente con la pérdida de su legitimidad, consecuente con el renunciamiento a su núcleo utópico”, refiriéndose al horizonte trazado como ideal de igualdad y justicia social, que en la práctica, quedó como una utopía debido a la incapacidad del Estado para realizarlas de entre todos sus ciudadanos.

Parte de esa pérdida de legitimidad ha sido interpretada desde la limitación que el Estado ha demostrado a la hora de garantizar la seguridad, como uno de los elementos aglutinantes que permita el goce de las condiciones básicas para el cumplimiento de los tres principios enunciados, así:

“La inseguridad contemporánea es, en parte, efecto de una premisa no mantenida: el *connubium* entre los ideales de libertad y democracia difuminaron las expectativas generalizadas de inclusión y de protección, frustradas en los hechos por la imposibilidad de garantizarles a todos los mismos niveles de tutela y de calidad de vida”⁶⁶

La inseguridad, como una falencia crónica de la modernidad tardía, ha dejado al descubierto la priorización de la seguridad pero, en función de la utilidad instrumental del Estado y de los grupos de poder a los que usualmente debe.

Los sistemas legales nacionales y supranacionales aparentemente han perdido la capacidad de contención de la delincuencia motivo por el que fueron creados. Es un hecho que el derecho en general y las sanciones penales en particular, son cada vez más radicales, sobre todo en los países clasificados como del ‘primer mundo’ sin lograr proporcionar el nivel de contención esperado -o nunca lo hicieron- y tampoco funcionaron como el cohesionante social previsto por Durkheim; la siguiente cita confirma la pérdida gradual de

⁶⁵ Alfio Mastropaolo hace un análisis al discurso de Habermas en 1984 ante las Cortes en España.

⁶⁶ Cornelli, R., (2012), Miedo, Criminalidad y Orden, BdeF, Buenos Aires, p.148.

cohesión social y la mala interpretación del rol que debe cumplir los instrumentos judiciales:

“[...] Durkheim se niega a pensar que el utilitarismo⁶⁷ sea el único adhesivo social posible en las sociedades modernas, cada vez menos fundadas en la referencia a las autoridades religiosas, y considera los códigos jurídicos no como manifestaciones de la voluntad de las partes, sino como expresiones formales de los códigos morales de una sociedad”⁶⁸

En la lucha entre el liberalismo, el socialismo y la democracia, la fraternidad fue colocada en el plano de lo moral y social, olvidándose -los pensadores de los siglos XIX y XX- que es uno de los pilares fundamentales, más allá de convertirse en una simple herramienta de freno para los excesos que puedan ser cometidos a nombre de la libertad y la igualdad, sino más bien como el soporte de estas dos.

Es innegable que la fraternidad, dándole el espacio y relevancia que corresponde, desarma la lógica individualista y propone la identificación de la pertenencia, con lo que rejuvenece el concepto de ciudadanía. Esto no obvia la búsqueda de mecanismos más humanos relacionados con la normativa penal, que propongan una reinserción social del convicto o que, en relación con el tema penal, ceda espacios ante el importante desarrollo que adquiere la delincuencia de forma progresiva, porque ha sido concluído que “Las sociedades simples prevén penas severas y crueles; por el contrario, en las sociedades que se mueven hacia la solidaridad orgánica⁶⁹ se desarrollan sanciones restitutorias propias al derecho civil”⁷⁰, como será demostrado más adelante en el presente análisis.

Latinoamérica está viviendo un momento que se presenta la oportunidad para desarrollar estrategias que pongan en primer plano la relegada *fraternité* ya que ha permanecido mucho tiempo considerada como un elemento simbiótico entre los otras dos ofrecimientos que nos prometió la modernidad, es decir: *égalité* e *liberté*. Esta *fraternité* que más tarde evolucionará hasta convertirse en un concepto de solidaridad, es la que podrá darnos la guía hacia una verdadera solución al control de la criminalidad.

2.1 Índices de Gobernabilidad, datos estadísticos.

Como ya fue indicado en el capítulo anterior, los índices de gobernabilidad son parte de las herramientas utilizadas para evaluar el desempeño de los países en varios campos;

⁶⁷ La conceptualización de Hobbes del “hombre utilitarista”, se basaba en una concepción de hombre maximizador de beneficios y minimizador de recursos.

⁶⁸ Cornelli. R. (2012). Miedo, Criminalidad y Orden. BdeF. Buenos Aires. p. 181.

⁶⁹ Solidaridad orgánica referente a un sistema de derecho en el que se expresa un concurso positivo, un trabajo cooperativo que da como resultado esencialmente la división del trabajo promulgada por Durkheim.

⁷⁰ Cornelli. R. (2012). Miedo, Criminalidad y Orden. BdeF. Buenos Aires. p. 182.

de otra parte, estas herramientas de medición no han dejado de ser utilizadas como medio para proponer prestigio o desprestigio político a las naciones según acepte o no el alineamiento establecido por las potencias globales.

Los organismos mundiales de asistencia e inversión han buscado durante las últimas tres décadas la mejor forma de reconocer prioridades y estrategias de inversión en los países denominados ‘en vías de desarrollo’ y con ello, medir el efecto que estas inversiones ha ocasionado en la comunidad atendida. Varios mecanismos son utilizados para realizar la medición. El Banco Mundial y la ONU buscan universalizar un sistema de medición que a partir de los años noventa se los denominó medidores de gobernabilidad.

Luciano Tomassini⁷¹ menciona como indispensables considerar, para lograr la estabilidad civil, factores como el fortalecimiento de la sociedad civil, la evolución de la cultura política, la orientación y comportamiento de la economía y, finalmente la integración de nuevos sectores de la sociedad en el sistema productivo.

Hay intentos por establecer definitivamente los indicadores de gobernabilidad, pero a criterio de algunos autores, estos inclusive podrían llegar a considerarse obsoletos debido a la galopante difusión de medios interactivos como el internet que permiten obtener información en línea y en tiempo real; por lo tanto, algunos de estos indicadores servirían en el futuro únicamente para dejar una impronta oficial de lo medido. La mejor definición de los mecanismos estadísticos señalados podría ser:

“Entendemos por indicadores de gobernabilidad a las medidas numéricas que nos permiten evaluar la calidad intrínseca o el desempeño de las instituciones. Estos indicadores expresan de forma sintética la posición relativa en la que se sitúa su objeto (la institución), bien con respecto a una situación comparable en el tiempo (la misma institución en dos momentos diferentes), en el espacio (la misma institución en otro país) o con respecto a una medida o estándar ideal⁷²”

Diversos factores que requieren ser permanentemente evaluados explican la necesidad de desarrollar los indicadores de gobernabilidad, principalmente: el análisis institucional, la importancia que se atribuye a las instituciones en la Teoría del Desarrollo⁷³ y la relación existente entre la calidad institucional y el grado de desarrollo, sumándose a estos factores el énfasis de la efectividad del desarrollo que prevee ser medida por los donantes y

⁷¹ Tomassini, L. (1994). *¿Qué espera la sociedad del Gobierno?* Ed. Universidad de Chile.

⁷² Objetivar la gobernanza: funciones y metodología. Una aproximación a la objetivación del análisis institucional a través de indicadores de gobernabilidad, Koldo Echebarría, IX Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública, Madrid, España, 2 – 5 Nov. 2004

⁷³ En *A Guide to completing Theories of development*, John Martinussen realiza una vasta explicación, desde diferente ángulos sobre la evolución de la Teoría del Desarrollo a partir de la culminación de la II Guerra Mundial hasta la actualidad, en la que critica lo usualmente reconocido como desarrollo y el costo humano que este implica para las siguientes generaciones, en Martinussen, John, *A Guide to Competing Theories of development*, Londres, Zed Books, 1997.

organismos multilaterales de crédito para que de sus intervenciones puedan tener un margen de efectividad aceptable, razón por la que requieren realizar inversiones en un contexto de políticas estandarizadas e instituciones sólidas.

Otro factor adicional que se debe considerar es la creciente incorporación de la gestión por resultados en las políticas de desarrollo, todo esto a la vez se relaciona con los objetivos de desarrollo del milenio⁷⁴. En definitiva se requiere determinar los resultados y el impacto de las intervenciones (financieras y políticas) realizadas. Para cubrir esta demanda de información han sido generados más de 150 indicadores de gobernabilidad.

Los indicadores parten de bases de conceptos, análisis y metodologías muy diferentes. Por ello, se dice que “[...] la objetivación de la gobernabilidad a través de indicadores puede ser como la búsqueda de la piedra filosofal”⁷⁵

Sin embargo de lo explicado, el Banco Mundial en su informe anual “*Worldwide Governance Indicators for 2006*” recoge y avala los seis criterios para medir la gobernabilidad de los países, detallados en la Tabla N°3, que representan o miden las seis dimensiones de los indicadores de gobernabilidad. A la hora de ser utilizados, los indicadores encuentran varios problemas, entre los más significativos pueden ser mencionados los siguientes:

Tabla N° 5: Descripción de los principales problemas que presentan los indicadores de gobernabilidad a la hora de ser aplicados.

PRINCIPALES PROBLEMAS DE LOS INDICADORES DE GOBERNABILIDAD	
Problema	Explicación
Definición	Porque no existe una definición única de gobernabilidad. La mayoría de ellas contienen elementos normativos que implicarían discrepancias políticas e ideológicas. El alcance de universalidad está comprometido.
Análisis	Para utilizarlos como herramienta de análisis, se requeriría una definición de los atributos básicos de un sistema democrático y la incorporación de reglas y principios bajo los que opere el sistema democrático. Adicionalmente será necesaria la definición de los requerimientos institucionales en base a un modelo determinado, que con los avances tecnológicos y del tiempo, pronto se volverían obsoletos.
Medición	El reto es asegurar la validez de los indicadores, para lo cual sería indispensable desagregarlos al máximo. Tratar de identificar un solo indicador que pueda capturar todas las dimensiones de gobernabilidad, por lo tanto la validez se centrará en la especificidad de los indicadores. La fiabilidad también cuenta ya que muchos de los indicadores se basan en encuestas de opinión o del criterio de ‘expertos’. Además es importante la garantía en lo relacionado con la calidad y precisión de la toma de muestras, ya que el momento que vive un país puede ser determinante.
Fuente: múltiples. Elaborado por: Adrián Palacio	

⁷⁴ <http://www.un.org/spanish/millenniumgoals/>

⁷⁵ http://www.amartya-ar.net/amartya_sen_el_desarrollo_como_libertad.pdf

Sin embargo, a pesar del riesgo de caer en la subjetividad, los índices de gobernabilidad referentes a Ecuador serán analizados con las matrices y componentes universalmente aceptados ya que hasta la fecha de elaboración de esta investigación, no han sido reemplazados por otros elementos de medición estadística que se adapten y que coincidan con las nuevas políticas sociales que los gobiernos de países como Venezuela, Ecuador, Bolivia y Argentina están adoptando.

Por lo tanto, para el caso de Ecuador los índices aceptados que tiene su origen en sistemas políticos conservadores nos darán una idea general, con la distancia del caso, de su evolución en el contexto latinoamericano cuyo campeón tradicional ha sido Chile, país que se ha establecido como referente a seguir de acuerdo a los organismos multilaterales que crearon y aprobaron dichos indicadores.

A continuación son presentadas las cifras de diez países latinoamericanos, correspondiente al año 2006; la tabla tiene marcadas las cifras más relevantes en cada uno de los seis indicadores, las positivas con verde y las negativas en rojo, que denotarían los principales ámbitos pendientes de trabajar en cada país.

Tabla N° 6: Detalla las cifras de los indicadores de gobernabilidad alcanzadas por diez países latinoamericanos, en los que se resalta en verde los máximos y en rojo los mínimos alcanzados.

INDICADORES DE GOBERNABILIDAD LATINOAMÉRICA 2006						
País	Participación Ciudadana y responsabilidad	Estabilidad política	Efectividad del gobierno	Calidad de las regulaciones	Estado de derecho	Control de la corrupción
Bolivia	45.2	17.8	28.4	16.6	20.5	31.1
Colombia	41.8	7.7	55.9	55.1	29.5	51.9
Costa Rica	74.0	79.8	65.4	63.9	64.8	67.0
Ecuador	36.5	18.3	12.3	15.1	16.2	24.8
Perú	51.0	18.8	36.0	55.6	26.2	45.1
Uruguay	76.4	67.3	68.7	60.0	61.0	75.2
Venezuela	29.3	12.0	19.9	8.8	5.7	12.6
Chile	87.5	77.4	87.7	91.7	87.6	89.8
Brasil	58.7	43.3	52.1	54.1	41.4	47.1
Argentina	56.7	44.7	49.3	22.9	35.7	40.8
Promedio	55.7	38.7	47.6	44.4	38.9	48.5

Fuente: http://info.worldbank.org/governance/wgi/sc_chart.asp.
Elaborado por: Adrián Palacio

Es necesario aclarar, antes de continuar con el análisis de los índices de gobernabilidad, que el gobierno ecuatoriano decidió cambiar la matriz de medición del desarrollo, específicamente en lo referente al crecimiento interno, con el fin de obtener

datos más confiables y de seguimiento diario.⁷⁶ Como ejemplo, la siguiente tabla compara las cifras registradas por el *World Bank* entre el 2006 y el 2009 que exhiben cifras que pueden ser interpretadas desde varios ángulos.

Si bien las cifras indican que hubo un descenso en los promedios de los indicadores ecuatorianos para el año 2009 comparadas con las del 2006, para el año 2011 hay una recuperación radical de dichos indicadores, hecho que puede ser interpretado como consecuencia de las nuevas regulaciones y políticas que ha adoptado el país.

Tabla N° 7: Resalta la variación de los indicadores de gobernabilidad de Ecuador en tres momentos: años 2006, 2009 y 2011. Nótese que la evolución es positiva al ser comparadas las cifras de años anteriores de los cuatro primeros indicadores, pero son negativas en los dos últimos indicadores. Las cifras no consideran la evolución anual de los indicadores en el resto de países latinoamericanos.

VARIACIÓN DE LOS INDICADORES DE GOBERNABILIDAD EN ECUADOR						
AÑOS 2006, 2009 y 2011						
Indicador /Año	Participación Ciudadana y responsabilidad	Estabilidad política	Efectividad del gobierno	Calidad de las regulaciones	Estado de derecho	Control de la corrupción
2006	36.5	18.3	12.3	15.1	16.2	24.8
2009	40.3	20.8	21.9	6.2	7.5	17.6
Variación	+ 3.8 (10.4%)	+2.5 (13.7%)	+9.6 (78%)	-8.9 (58.9%)	-8.7 (53.7%)	- 7.2 (29%)
2011	37.6	22.6	35.1	15.6	13.6	21.3
Variación 2006-2011	+1.1 (3%)	+4.3 (23.5%)	+22.8 (185.4%)	+0.5 (3%)	-2.6 (16%)	-3.5 (14%)

Fuente: http://info.worldbank.org/governance/wgi/sc_chart.asp. Elaboración: Adrián Palacio.

Con el fin de observar un panorama general latinoamericano, a continuación es presentada la tabla que contiene las cifras de los indicadores de gobernabilidad correspondientes a los años 2009 y 2011. Además la tabla contiene el *ranking* que cada país alcanzó en cada uno de los años; los colores indican las cifras –en percentiles- de

⁷⁶ Al calcular el valor de todos los bienes y servicios producidos por el país en el lapso de un año (PIB), es difícil establecer una medida que se adapte a todos los países, es por eso que se realiza un ajuste denominado paridad del poder adquisitivo (PPA) con el fin de afinar más la exactitud de los cálculos y, este se basa en la estimación de los mismos bienes y servicios pero valuados a los precios que prevalecen en los Estados Unidos de América. Sin embargo, para evitar la relatividad de los cálculos, las estimaciones del PPA para algunos países se basan en una canasta pequeña de bienes y servicios, la que en el caso ecuatoriano han variado el contenido de la canasta, reclasificando los bienes considerados en la misma y considerando únicamente los de primera necesidad.

acuerdo a la evolución en cada factor, interpretando las cifras en casilleros rojos como bajas y las de color verde como óptimas.

Bolivia (37%), Ecuador (27.6%) y Argentina (14.6%) son los países con mejor desarrollo alcanzado en indicadores de gobernabilidad durante el periodo 2009-2011, sin embargo, en el caso de Ecuador, el país baja en el *ranking* del 2011 del puesto 8 al puesto 9 ; sucede exactamente lo mismo con los países considerados ‘progresistas’ ya que han coincidido en cambiar los esquemas habituales de desarrollo planteados por las hegemonías económicas mundiales.

Tabla N° 8: Describe con asignación cromática el desarrollo de los indicadores de gobernabilidad de los países Latinoamericanos, en dos momentos: 2009 y 2011; la clasificación esta basada en percentiles.

Indicadores de Gobernabilidad Latinoamérica 2009-2011 (World Bank)										
Pais (año)/Indicador	Participación ciudadana y responsabilidad social.	Estabilidad política	Efectividad del gobierno	Calidad de las regulaciones	Estado de derecho	Control de la corrupción	Total/país	Diferencia 2011-2009	Puesto 2009	Puesto 2011
Bolivia 2009	46.0	19.8	27.6	18.1	9.9	23.3	144.7			
Bolivia 2011	47.4	29.7	41.2	24.2	16.9	38.9	198.3			
Colombia 2009	42.7	7.1	56.2	57.1	39.6	48.1	250.8			
Colombia 2011	44.6	12.3	62.6	61.1	47.9	46.4	274.9	24.1	5	6
Costa Rica 2009	75.4	70.3	65.7	67.6	65.6	79.2	423.8			
Costa Rica 2011	77.5	67	64	66.8	64.8	72	412.1	(11.7)	3	3
Ecuador 2009	40.3	20.8	21.9	6.2	7.5	17.6	114.3			
Ecuador 2011	37.6	22.6	35.1	15.6	13.6	21.3	145.8	31.5	8	9
Perú 2009	50.2	17.9	43.3	63.8	30.2	45.2	250.6			
Peru 2011	51.6	25.9	49.3	68.7	32.4	54	281.9	31.3	6	5
Uruguay 2009	84.8	78.3	71.9	62.4	70.8	85.7	453.9			
Uruguay 2011	84.5	76.9	69.7	64.5	70.9	86.3	452.8	(1.1)	2	2
Venezuela 2009	26.1	11.3	18.6	3.8	2.8	8.1	70.7			
Venezuela 2011	24.4	10.4	13.3	6.2	1.4	7.6	63.3	(7.4)	9	10
Chile 2009	74.9	69.3	85.7	93.8	87.7	89.5	500.9			
Chile 2011	81.2	65.1	83.9	93.4	88.3	91.9	503.8	2.9	1	1
Brasil 2009	62.1	54.2	57.6	55.2	49.5	56.2	334.8			
Brasil 2011	63.8	46.2	55.5	55.9	55.4	63	339.8	5.0	4	4
Argentina 2009	55.9	43.4	39.5	21	29.7	38.1	227.6			
Argentina 2011	57.7	53.8	48.8	25.1	33.3	42.2	260.9	33.3	6	7
Promedio 2009	55.8	39.24	48.8	44.9	39.33	49.1	277.21			
Promedio 2011	57.0	40.99	52.34	48.15	42.49	52.36	293.36	16.15		

Ecuador 2009: 114.3 puntos de promedio anual de 277.21 puntos que representan el 41.23 %.
Ecuador 2011: 145.8 puntos de promedio anual de 293.36 puntos que representan el 49.70 %

Nomenclatura (World Bank)	90-100 percentil	75-90 percentil	50-75 percentil	25-50 percentil	10-25 percentil	0-10 percentil
---------------------------	------------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	----------------

Fuente: http://info.worldbank.org/governance/wgi/sc_chart.asp.
Elaborado por: Adrián Palacio

Nomenclatura avance-retroceso 2009-2011	sube	se mantiene	baja
---	------	-------------	------

Para tener una visión más exacta del avance en los indicadores de gobernabilidad de Ecuador, a continuación se presenta una tabla que segrega las cifras de Ecuador en el período 2009-2011 y las compara con el promedio latinoamericano:

Tabla 9: Comparación de los IDH de Ecuador con los índices promedio de Latinoamérica.

Indicadores de Gobernabilidad Ecuador periodo 2009-2011						
Índice	2009	2011	Puntos	%	Promedio A. Latina 2011	% respecto a promedio A. Latina
Participación ciudadana y responsabilidad social	40.3	37.6	-2.7	(6.7)	57.03	(51.7)
Estabilidad política	20.8	22.6	1.8	8.7	40.99	(81.4)
Efectividad del gobierno	21.9	35.1	13.2	60.3	52.34	(49.1)
Calidad de las regulaciones	6.2	15.6	9.4	151-6	48.15	(67.6)
Estado de derecho	7.5	13.6	6.1	81.3	42.49	(68)
Control de la corrupción	17.6	21.3	3.7	21	52.36	(59.3)
Total	114.3	145.8	31.5	27.56	293.36	(50.3)
Fuente: World Bank						
Elaborado por: Adrián Palacio						

Si bien el uso e interpretación de los indicadores de gobernabilidad es múltiple y sus resultados pueden ser de utilización principalmente con lo político y de administración del Estado, Koldo Echebarría refiriéndose a los principales usos de estos indicadores lo sintetiza así:

“establecer conexiones causales entre la calidad institucional y el grado de desarrollo de los países (...) el énfasis en la efectividad del desarrollo y la necesidad percibida por los donantes y organismos multilaterales de crédito de que sus intervenciones en los países destinatarios requieren un contexto de políticas adecuadas e instituciones sólidas (...) la creciente incorporación de una perspectiva de gestión por resultados a las políticas de desarrollo, conectada a los objetivos de desarrollo del milenio (...) con la finalidad tanto de medir de forma más precisa los progresos realizados, como de permitir una rendición de cuentas más efectiva”⁷⁷

El estudio para la adaptación de un modelo universal que permita medir el desarrollo de los países continúa y, tomará todavía mucho tiempo establecer un estándar, principalmente debido a los cambios que constantemente se suscitan en las políticas gubernamentales de las diferentes regiones mundiales, tal como es el caso de la crisis que soportó el modelo económico latinoamericano de los años ochenta, que impulsaba políticas coherentes con la acumulación de factores productivos, modelo que dejó de ser útil por la crítica al modelo de Estado desarrollista que se convirtió en asunto de todos, pero de nadie al mismo tiempo, cuyos resultados agravaron la disparidad en la distribución de la riqueza.

⁷⁷ Echebarría, K. (2004) *Objetivar la gobernanza: funciones y metodología. Una aproximación a la objetivación del análisis institucional a través de indicadores de gobernabilidad.* X Congreso Internacional del CAD. Madrid.

Los indicadores de gobernabilidad corren el riesgo de convertirse en algo parecido a la reputación porque tienden a exagerarse tanto si es buena, como si es mala. Es por ello que se torna indispensable que, antes de inferir respecto a las cifras que los indicadores presentan, tratar de ‘ubicar’ el contexto en el cual fueron obtenidos considerando los escenarios más importantes, de entre los principales: el político, social, económico y las tasas de variación interpretadas desde la realidad local.

Es importante destacar que los índices de gobernabilidad no son utilizados en naciones donde las costumbres ancestrales no permiten medir ciertos rasgos de factores, como la participación y responsabilidad ciudadana o la estabilidad política, diseñados para sistemas de gobierno republicanos y democráticos en desarrollo.

Otro de los indicadores de última generación para medir el avance de las naciones en el contexto mundial es el promulgado por Amartya Sen -quien considera que “la libertad no solamente es un medio sino también un fin del desarrollo”- es el Índice de Desarrollo Humano que propone la Organización de Naciones Unidas (ONU). Ambos establecen un paradigma al “situar la idea de desarrollo más allá del crecimiento económico, incorporando a su acervo la satisfacción de las libertades y de los derechos políticos y económicos, razonando además su coherencia y compatibilidad con los objetivos del crecimiento”⁷⁸

El institucionalismo económico⁷⁹ y el desarrollo del Índice de Desarrollo Humano⁸⁰ (IDH) antagónicos entre sí, supusieron modelos a seguir en la década de los 90 pero no tuvieron realce en Latinoamérica excepto el IDH a finales de la década, con las nuevas políticas de desarrollo humano establecidas en Venezuela por el entonces flamante presidente Chávez.

De acuerdo a los datos publicados por la ONU para el 2011, Ecuador medido por el IDH se ubicó en el puesto 83 entre 187 países y su crecimiento ha sido sostenido, tomando en cuenta la información publicada por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) desde 1980.

⁷⁸ http://www.amartya-ar.net/amartya_sen_el_desarrollo_como_libertad.pdf

⁷⁹ “[...] el institucionalismo es, en un sentido amplio, una respuesta a la ortodoxia económica, y su reintroducción en la forma de la nueva economía institucional es, pues, un desafío explícito a la economía neoclásica, ya que se basa en una premisa fundamental — que la economía no puede ser separada del sistema político y social en el que está inmersa— que los neoclásicos rechazan. http://es.wikipedia.org/wiki/Econom%C3%ADa_institucional

⁸⁰ El IDH comienza a ser calculado a partir de 1980 y nació como una propuesta del pakistaní Mahbub Ul Haq, con el fin de clasificar a los países tomando en cuenta variables económicas distintas a las tradicionales como el PIB, consumo de electricidad, desempleo, balanza comercial, etc.

Ecuador ha mejorado el índice progresivamente, medido con una cifra inicial del 0.591 en el año 1980 y una cifra final del 0.720 en 2011. Este crecimiento ha sido constante a pesar que la cifra mundial ha evolucionado de 0.558 en 1980 a 0.682 en el mismo período. El incremento mundial del IDH promedio se debe a que los países tienen distintos niveles de desarrollo económico y social y, mientras algunos se mantienen o decrecen, otros lo hacen de manera acelerada, tal como está detallado en la siguiente tabla:

Tabla N° 10: Describe en cifras la evolución del Índice de Desarrollo Humano de Ecuador entre 1980 y 2011 y las compara con la evolución del mismo índice de latinoamericano y mundial.

TENDENCIAS DEL ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO DESDE 1980 HASTA 2011									
Región-País/Año	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2011
Ecuador	0.591	0.636	0.668	0.695	0.698	0.702	0.714	0.716	0.720
Mundo	0.558	0.594	0.634	0.660	0.664	0.670	0.674	0.676	0.682
Latinoamérica	0.582	0.624	0.680	0.703	0.708	0.715	0.720	0.722	0.731
Incremento mundial	0.614	0.648	0.687	0.716	0.721	0.728	0.733	0.734	0.742
Incremento Ecuador		0.045	0.032	0.027	0.003	0.004	0.012	0.002	0.004
Incremento Latinoamérica		0.042	0.056	0.023	0.005	0.007	0.005	0.002	0.009

Fuente: <http://hdrstats.undp.org/es/paises/perfiles/ECU.html>
 Elaborado por: Adrián Palacio

Hay que resaltar el pico de crecimiento de 0.012 registrado en el año 2008 porque triplicó el 0.004 de crecimiento registrado el 2007. Como medio de contraste, Brasil está ubicada en el puesto 84 en el mismo periodo. Todos los países fueron clasificados por cuartiles⁸¹ en función de la puntuación obtenida, Ecuador está ubicado en el segundo cuartil, es decir entre los países de Desarrollo Alto. El detalle es más evidente en el siguiente gráfico de evolución de IDH:

⁸¹ “Fractiles (la diferencia entre el más alto y el más pequeño de los valores observados) que dividen los datos en cuatro partes iguales” en Levin, I., Rubin, D, (1996) Estadística para Administradores, Prentice-Hall, México, pp. 113-139.

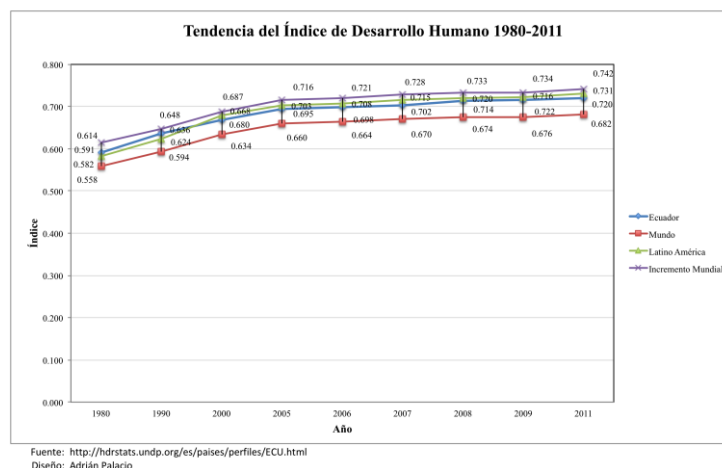


Gráfico N°1: Presenta una descripción de la tendencia del índice de Desarrollo Humano desde 1980 hasta 2011. El incremento del índice en Ecuador es aproximadamente seis veces menor al promedio mundial.

El Índice de Desarrollo Humano ajustado por Desigualdad (IDHD) propuesto a partir del 2010 por las Naciones Unidas⁸² permite obtener una visión adicional del desarrollo de las naciones, tomando en cuenta información que supera los datos tradicionales referentes al nivel de ingresos y la tasa de crecimiento económico. El IDH analiza tres dimensiones fundamentales del desarrollo humano, a saber: salud, educación e ingresos.⁸³ Los datos destacan la evolución que ha tenido Ecuador en IDH desde 1980 hasta 2012, desde el puesto 77 al puesto 89 en el IDH y, del puesto 80 al 81 entre los años 2010 y 2012 medido desde el IDH-D. La variación que existe entre ambos indicadores IDH e IDH-D no será representativa a menos que la desigualdad de la distribución de la riqueza sea aberrante, considerando que la igualdad perfecta en la distribución de servicios básicos e ingreso es utópica; pero por otra parte no hay que olvidar que la medida toma como referencia a la ‘persona promedio de la sociedad’.

Tabla N° 11: Presenta la evolución del IDH y el IDH-D desde 1980 hasta el 2012. Nótese que IDH-D se registra a partir del 2010 y que para el 2007 no se publicó el IDH.

⁸² De acuerdo al informe, el IDHD es una "medición del nivel de desarrollo humano promedio de la gente en una sociedad una vez que la desigualdad ha sido tomada en cuenta. Captura el Índice de Desarrollo Humano (IDH) de la persona promedio en una sociedad, el cual es menor al IDH agregado cuando hay desigualdad en la distribución de la salud, educación e ingreso. Bajo igualdad perfecta, el IDH y el IDHD son iguales; a mayor diferencia entre ambos, mayor la desigualdad." En ese sentido, "el IDHD es el real nivel de desarrollo humano (tomando en cuenta la desigualdad), mientras que el IDH puede ser visto como el potencial índice de desarrollo humano que pudiera ser alcanzado de no haber desigualdad."

⁸³ <http://hdrstats.undp.org/es/paises/perfiles/ECU.html>

EVOLUCIÓN DE ECUADOR EN EL ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO (IDH)		
Año	Ranking Mundial IDH	Clasificación IDH-D
1980	77	0
1990	75	0
2000	91	0
2005	82	0
2006*	83	0
2007	0	0
2008¶	89	0
2009 ^f	80	0
2010	77	80
2011	83	73
2012	89	81

*Publicado con datos 2006
¶Publicado un solo informe para 2007-2008 ^f Publicado con datos 2007

Fuente: http://hdr.undp.org/en/media/HDR_2010_ES_Table2_reprint.pdf
http://hdr.undp.org/en/media/hdr_1990_en_indicators1.pdf
Elaborado por: Adrián Palacio

El siguiente gráfico muestra la evolución del IDH-D de Ecuador, comparado con el índice latinoamericano y la media mundial. Habrá una variación significativa siempre que se supere la primera etapa con alcanzar la media regional. Posteriormente, si el país encuentra el camino al desarrollo de la industria sin chimeneas, el índice daría un salto demostrando mejor distribución de la riqueza y alcanzaría la media del IDH-D mundial.

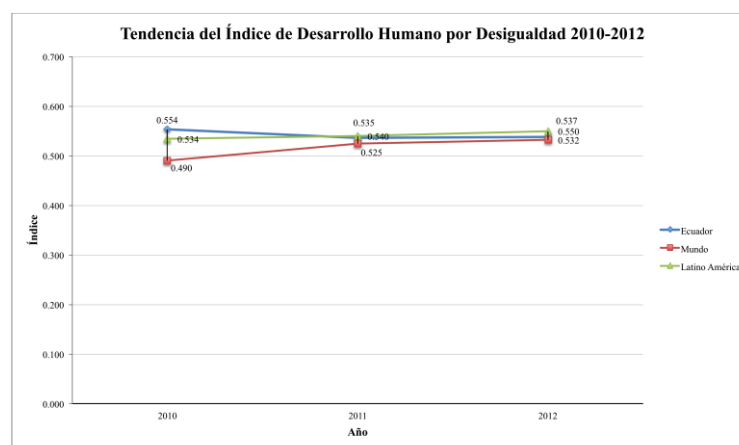


Gráfico N° 2: permite distinguir la evolución del IDH-D y muestra un ligero descenso entre el 2010 y 2012, en comparación con el crecimiento registrado para América Latina y el resto del mundo.

Otra herramienta para comparar el desarrollo de las naciones y por ende el desempeño de sus gobiernos y las respectivas políticas de desarrollo que aplican, que además pone

énfasis en la medición de los factores sociales, es el coeficiente de Gini⁸⁴. Este coeficiente expresado en porcentaje se convierte en indicador de Gini, válido a la hora de contrastar cifras.

Es interesante resaltar que para el año 2005⁸⁵ Chile, considerado según los indicadores de gobernabilidad, el país modelo de Latinoamérica, medido con el coeficiente de Gini alcanzó el puesto número 141 entre 160 países. Para en el mismo año, Ecuador obtuvo el puesto número 121 y los Estados Unidos de América ocuparon el puesto 119.

De acuerdo a lo analizado, en lo que se refiere a las diversas opciones para medir el desarrollo de un país, es evidente que las principales opciones disponibles y las de uso universal no cumplen con la capacidad de adaptarse a las diferentes expresiones de gobierno que hay en el planeta o al menos, están en proceso de hacerlo. Por lo tanto, el sistema ideal de medición del desarrollo de las naciones debería considerar ante todo el bienestar de la comunidad y la mejor distribución de la riqueza, cuyo origen sea resultado de factores productivos.

2.2 Relación entre percepción y datos estadísticos.

De acuerdo con la Teoría de la Forma,⁸⁶ percibir es categorizar o, dicho de otra manera, agrupar los datos del entorno con base en cualidades. Durante el proceso mental de percibir, el sujeto realiza abstracciones basándose en las cualidades que para la persona que percibe, se define como lo más esencial de la realidad externa. Asumiendo la complejidad que representan los procesos mentales, durante la percepción “la actividad psíquica trasciende ampliamente los datos materiales y construye entidades mentales como las ilusiones, las cuales llevan al sujeto a concebir el objeto según su estado representacional”⁸⁷

⁸⁴ El coeficiente de Gini es una medida de la desigualdad ideada por el estadístico italiano Corrado Gini. Normalmente se utiliza para medir la desigualdad en los ingresos, dentro de un país, pero puede utilizarse para medir cualquier forma de distribución desigual. El coeficiente de Gini es un número entre 0 y 1, en donde 0 se corresponde con la perfecta igualdad (todos tienen los mismos ingresos) y donde el valor 1 se corresponde con la perfecta desigualdad (una persona tiene todos los ingresos y los demás ninguno). http://es.wikipedia.org/wiki/Coeficiente_de_Gini.

⁸⁵ http://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Pa%C3%ADses_por_igualdad_de_ingreso.

⁸⁶ Desarrollada por el movimiento Gestalt, cuyos autores fueron Wertheimer, Koffka y Köhler, nació a inicios del siglo XX y planteó la percepción como un proceso inicial de la actividad mental y no como una consecuencia de los estados sensoriales, como lo había desarrollado la fisiología de la época.

⁸⁷ Oviedo, G. (2004) Revista de estudios sociales, pp. 89-98 en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2349282>.

En lo relacionado a las percepciones y detallando la fisiología del miedo⁸⁸, Roberto Cornelli acude a varios estudios científicos asegurando que “...el temor⁸⁹ es una emoción muy específica: nace de la percepción de un peligro y consiste en una reacción psicofísica”; además el autor hace referencia a la explicación de la psicóloga italiana Ana Oliveiro Ferraris en la que describe cómo el miedo está en el origen de un evento biológico, se desarrolla sobre tres niveles: “el sistema nervioso simpático, el neurohormonal y el perteneciente a los núcleos subcorticales”⁹⁰

Oliveiro, al explicar el efecto que el miedo provoca en la parte visible del cuerpo menciona:

“una persona siente miedo cuando en cierta situación se percibe en peligro, y –sobre la base de este *input* – “su cuerpo” reacciona de un determinado modo: aumenta el latido cardíaco y la presión sanguínea, la respiración se hace más lenta, los músculos se inflexibilizan . Esta reacción lleva luego a activar todos los sentidos con el fin de individualizar soluciones y comportamientos útiles para evitar el peligro”⁹¹.

Con estos antecedentes, “[...] el miedo ha sido definido –científicamente- como una emoción” -tomándose en cuenta que las emociones han sido definidas como pasiones de bajo contenido voluntario, tendencialmente irracionales e instintivas⁹², y comprensibles en su expresión corpórea- “que se sustancia en la reacción psicofísica, frente a una amenaza percibida [versión física del temor]”⁹³

En la situación descrita, la voluntad de la persona que siente miedo no supera lo que ‘el cuerpo’ ordena actuar y, solamente después de interpretar las reacciones físicas, es posible comprender las emociones y controlarlas para reducir el potencial destructivo que éstas puedan ocasionar en el sujeto y su entorno; en definitiva, es usual que ante una señal de peligro la reacción inmediata sea evadirla o alejarse de la fuente de peligro identificada, tal como lo explica la siguiente tabla:

⁸⁸ El autor Cornelli clasifica la inseguridad en subjetiva y objetiva, ubicando la primera en la dimensión emotiva (un equivalente al concepto anglosajón *concern about crime*) como “el temor a sufrir un delito” y la segunda en la dimensión cognitiva (o el equivalente a *fear of crime*) como un sentimiento de preocupación por la comunidad, bien ponderado con base en la efectiva difusión de ésta.

⁸⁹ El temor, según Garofalo, lo define como una reacción emotiva, caracterizada por una sensación de peligro y por el ansia producida a partir de la amenaza de un daño físico: el temor se muestra más emotivo, la preocupación más cerebral y calculada.

⁹⁰ Cornelli, R., (2012), Miedo, Criminalidad y Orden, BdeF, Buenos Aires, p. 95.

⁹¹ *Ibíd.*, p. 97.

⁹² Algunas veces se escucha hablar de reacciones instintivas producidas por el miedo, sin embargo es preciso establecer que el mismo Freud reemplazó el uso de ‘instinto’ por ‘pulsión’, marcando la diferencia que existe entre ambos términos, después de haberse determinado que los instintos son propios y exclusivamente animales.

⁹³ Cornelli, R., (2012), Miedo, Criminalidad y Orden, BdeF, Buenos Aires, p. 98.

Tabla N° 12: Muestra las características del miedo clasificadas por etapa, el motivo que lo activa, el efecto fisiológico y cerebral y los efectos posteriores.

CARACTERÍSTICAS DEL MIEDO			
Etapa	Disparador	Efecto en el cuerpo	Efectos posteriores
Concreción del objeto	(señal de peligro)	Se desarrolla temor el momento en el cual se percibe como algo peligroso.	Concreción de la señal de peligro es distinta a la efectividad del mismo.
Reacción psicofísica	Cambios fisiológicos.	Alteraciones de ritmo cardíaco, respiración, tensión muscular, sistemas nervioso-simpático, neuro-hormonal y límbico.	Actúa la glándula suprarrenal, hipófisis (hormona ACTH).
Temporaneidad	Se deja de percibir miedo.	Expectativa de dolor desaparece.	Aparecen otros estados de ánimo: sufrimiento, pánico, temor suceden al miedo.
Marginalidad de la base cognitiva	Análisis de la realidad.	Miedo es el efecto de una percepción o una valoración de la realidad.	
Fuente: Cornelli, R. Miedo, criminalidad y orden Elaboración: Adrián Palacio			

Tal como sucede con los indicadores de gobernabilidad, los indicadores utilizados para medir el nivel de criminalidad contienen una serie de defectos de concepción y de uso. En las encuestas que son realizadas para medir la criminalidad, la percepción de la criminalidad y los sentimientos sobre inseguridad, muchas preguntas dirigidas a los encuestados son inducidas con el fin de crear un estado de ánimo –preocupación- previo a la obtención de la respuesta. Por ejemplo en la pregunta ¿cuán seguro se siente o se sentiría caminando solo, en su barrio, de noche? utilizada por la *International Crime Survey*⁹⁴, no puede ser considerada como un indicador de *fear of crime* (miedo al crimen) porque el entrevistado puede tener otro tipo de miedo distinto al relacionado a la criminalidad, por ejemplo ser atacado por un perro, situación que además puede estar influenciada por la multidimensionalidad de la inseguridad.

Para aclarar la multidimensionalidad de la expresión ‘inseguridad’⁹⁵, la siguiente tabla destaca tres niveles de afectación del entorno entre general y personal; luego, la dimensión

⁹⁴ Su traducción sería “Encuesta Internacional de Victimización”; se trata de una encuesta creada en 1989 (basada en la encuesta norteamericana denominada *National Crime Victim Surveys* creada en los años 70 del siglo XX) cuya misión es realizar mediciones de actos criminales, habiendo desarrollado hasta la fecha cinco encuestas con la participación de la UNODC (Oficina de las Naciones Unidas para las Drogas y el Crimen, por sus siglas en inglés.)

⁹⁵ Es usual encontrar en la literatura anglosajona especializada la expresión “temor a la criminalidad” que puede alcanzar dos niveles de inseguridad; subjetiva: con dimensión emotiva (concern about crime) o el temor a sufrir un delito y con dimensión objetiva (fear of crime) o el sentimiento de preocupación por la criminalidad.

cognitiva de valoración al riesgo de exposición y finalmente la correspondiente afectación emotiva que escala desde una preocupación hasta miedo a la criminalidad.

Tabla N° 13: Detalla el alcance que abarca la inseguridad en función del grado de análisis o de emoción que esta adquiere.

MULTIDIMENSIONALIDAD DE LA INSEGURIDAD		
Nivel	Dimensiones	
	<i>Cognitiva</i>	<i>Emotiva</i>
General	Valoración del riesgo a la criminalidad, en general.	Preocupación por la criminalidad, como problema general
Zona de vida	Valoración del riesgo a la criminalidad, en el barrio	Preocupación por la criminalidad, como problema barrial
Personal	Valoración del riesgo de sufrir un delito <i>con violencia</i>	Miedo a la criminalidad (reacción emotiva a una señal de peligro)
Fuente: Cornelli, R. Miedo, criminalidad y orden		
Elaboración: Adrián Palacio		

El miedo que el ser humano provoca obedece a un patrón casi ilegible, que a la vez se convierte en un círculo vicioso, como lo describe Ferrero:

“Entre los seres vivos el hombre es el más temeroso y al mismo tiempo el más terrible; tiembla frente a sí mismo y a los peligros imaginarios creados por su mente, inventa y perfecciona medios para provocar miedo, para crear, regular y maniobrar la física de la fuerza. Pero precisamente porque tiene miedo y sabe provocar miedo, cree fácilmente poder guarecerse, provocando miedo. Y cuanto más miedo tiene, más quiere provocarlo, seguro de que nada se resiste a la física de la fuerza”⁹⁶

La percepción sobre la denominada seguridad [o inseguridad] ciudadana ha sido moneda de intercambio en Ecuador desde el inicio de los medios de comunicación. Según el argumento de Jorge Núñez en su ‘Crítica a la Ideología de la Seguridad Ciudadana en Ecuador’⁹⁷ el autor resalta que: “...en materia de violencia, la percepción de inseguridad responde a un tipo particular de representación de la violencia funcional a la reproducción de capital”.

No es de extrañarse que, sobre todo antes de la creación de entidades gubernamentales y no gubernamentales⁹⁸ dedicadas a la medición de los actos de violencia, un mismo acto

⁹⁶ Cornelli, R., (2012), Miedo, Criminalidad y Orden, BdeF, Buenos Aires, pp. 308-309.

⁹⁷ Núñez, J. (2011) Crítica a la Ideología de la Seguridad Ciudadana en Ecuador: 91 estrategias contra la violencia. Quito. Flacso-Ecuador. p. 81

⁹⁸ Los primeros pasos sobre investigación de las fuentes del delito se dieron en los Estados Unidos de América en 1966 y demostraron índices elevados de victimización no denunciada a la policía o al sistema judicial. En 1987 se desarrolló la Encuesta Internacional a Víctimas del Delito (ICVS: International Crime Victims Survey) y fue aplicada en 1989. Para la Región Latinoamericana, se desarrollan encuestas sobre el tema y éstas son lideradas por Latinobarómetro (1995-2009) que se realiza en 18 países de Latinoamérica y

violento abordado desde distintas ópticas, podía ser considerado como una cadena de eventos violentos que mantenían en zozobra a la población de una ciudad e inclusive al país entero. Esta realidad reforzó la idea en los gobiernos nacionales de contar con fuentes de información confiables, distintas a los medios de comunicación tradicionales, a fin de contrarrestar la hegemonía informativa. Solamente a partir de 1976 se crea en Ecuador el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos y desde agosto del 2009 se crea en Quito, entre otras dependencias, la Secretaría de Seguridad y Gobernabilidad.

La motivación de los gobernantes para obtener información de primera mano, referente a la percepción sobre seguridad, puede tener al menos dos intenciones: la primera buscaría el manejo de cifras en función del momento político que vive un país o la ciudad observada; la segunda (que no deja de estar relacionada con la primera) buscaría demostrar con argumentos si las cifras publicadas por los medios de comunicación son reales o no lo son, sobre todo en caso que los medios hayan tomado una posición contraria al gobierno de turno.

Sobre este mismo tema, no en vano Máximo Sozzo advierte:

“Las estadísticas oficiales poseen ciertas limitaciones como fuente de conocimiento de la cuestión criminal, que han sido señaladas internacionalmente en la literatura académica desde la década de 1960. Dichas limitaciones pueden reunirse bajo dos rubros: la cuestión de la ‘cifra negra de la criminalidad’ y el problema del ‘carácter manufacturado’ de las estadísticas oficiales”⁹⁹

Se encontraría otra explicación a la creación de instancias que investigan la percepción de la ciudadanía respecto a la seguridad, tal como la necesidad de contrastar los datos locales obtenidos con los publicados por organismos internacionales y con ello, obtener un referente sobre el efecto que las políticas en esta materia está resultando.

Lo real es que a partir de los datos obtenidos y su posterior análisis, las conclusiones permiten potenciar políticas relacionadas a las actividades de turismo e inversiones internas y extranjeras, el nivel de estabilidad democrática e inclusive los argumentos para mantener una determinada tendencia política en un país.

En el ámbito ecuatoriano, la descripción del OMSC¹⁰⁰ sobre percepción es:

“The Latin American Public Opinion Project” (LAPOP) con asistencia de la Universidad de Vanderbilt y Ecosocial (CIEPLAN) de Brasil.

⁹⁹ Sozzo, M. (2008) Ciudadanía y Violencias: Inseguridad, prevención y policía. FLACSO-Ecuador. Quito. p. 37.

¹⁰⁰ Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana. Encuesta de Victimización y Percepción de Inseguridad en el Distrito Metropolitano de Quito 2011, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito,

“la percepción es aquel conocimiento común que tenemos de algo particular o general. Para el caso de la violencia y la inseguridad la población tiene para sí una percepción que generalmente es igual o distinta, dependiendo de las circunstancias, de la afectación real de la criminalidad”.

En este concepto se incluye lo conceptualizado y aparentemente es contradictorio, pero permite establecer la relación entre percepción-afectación, debido a la naturaleza humana de percibir una situación en función de lo experimentado¹⁰¹ en un momento, lugar y entorno determinados.

Es inquietante que, entre las principales, una de conclusiones del estudio realizado por Ferraro y LaGrange¹⁰² mencionado por Cornelli, llega a determinar que en las encuestas sobre miedo a la criminalidad, las preguntas de uso universal referentes a la percepción sobre el riesgo al crimen, basadas en la *National Crime Survey*, tienen defectos en su estructura porque miden de forma errónea parámetros de los entrevistados relacionados a su temor a la criminalidad, ya que “el hecho de que una persona se considere bajo riesgo de padecer un delito no significa automáticamente que tema sufrirlo”.

Como solución para el problema antes indicado, Barbagli¹⁰³ establece dos parámetros de medición, que estando relacionados entre sí, distinguen entre el temor personal que siente un individuo por llegar a ser víctima de un delito (*fear of crime*) y la preocupación por la criminalidad en el entorno (*concern about crime*) establecida como fenómeno social.

El estudio Opinión Pública en Latinoamérica indica que:

“En lo que respecta a la sensación de inseguridad el estudio indica que aproximadamente 7 de cada 10 personas se sienten preocupadas, en algún grado, por ser víctima de un delito con violencia, indicador que forma parte del 91% de los latinoamericanos que se muestran amenazados por alguna de las formas de delincuencia existente.”

Comisión de Seguridad del Consejo Metropolitano, Secretaría de Seguridad y Gobernabilidad, Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana, Gráficas GN. p. 12.

¹⁰¹ No debiendo olvidar la referencia bibliográfica en la nota al pie número 22 que indica: “la actividad psíquica trasciende ampliamente los datos materiales y construye entidades mentales como las ilusiones, las cuales llevan al sujeto a concebir el objeto según su estado representacional”

¹⁰² Lagrange, H. (1992) “Appréhension et préoccupation sécuritaire”, *Déviance et Société*, vol 16. en: Cornelli, R. (2012) “*Miedo, Criminalidad y Orden*”. Bdef Edit. Buenos Aires. p. 99

Cornelli, R. (2012) “*Miedo, Criminalidad y Orden*”. Bdef Edit. Buenos Aires. p.100 hace referencia a los dos autores, quienes a su vez son analizados por Nardi, L. (2003) “Il senso d’insicurezza”, en M. Barbagli (ed), *Rapporto sulla criminalità in Italia*, Il Mulino, , Bologna, pp. 525-554.

¹⁰³ Roberto Cornelli se refiere al estudio del autor citado, publicado como: Barbagli, M (1999). *Egerio signor Sindaco. Lettere dei cittadini e risposta dell’istituzione sui problema della sicurezza*, Il Mulino, Bologna.

pero enseguida el análisis se enfoca hacia la paradoja que arroja los resultados sobre el tema cuando añade:

“Un dato relevante que se extrapola de la encuesta es el hecho de que el 50% de la población percibe un aumento sustancial de la violencia en su entorno durante el último año, elemento que se constituye en una paradoja del informe se aprecia que también el 50% de los encuestados no tuvieron que enfrentar la delincuencia y por ello no tomaron acciones para mitigar la inseguridad”.¹⁰⁴

La percepción de criminalidad contrastada con la realidad puede tener una gran brecha que debería ser monitoreada permanentemente por las entidades gubernamentales encargadas de los temas sociales y por organismos independientes, a fin de analizar y contrastar los factores que la provocan y su evolución.

A pesar que las cifras se muestran contradictorias, para los latinoamericanos, según los informes que publicó Latinobarómetro¹⁰⁵ en 2010, los principales problemas durante los últimos años han sido el desempleo y al delincuencia. La pregunta que realiza la empresa investigadora es la siguiente: En su opinión, ¿cuál considera usted que es el problema más importante del país?. Ya que se trata de una pregunta con posibilidades múltiples de respuesta, destacan las respuestas antes mencionadas, como lo demuestra el siguiente gráfico:

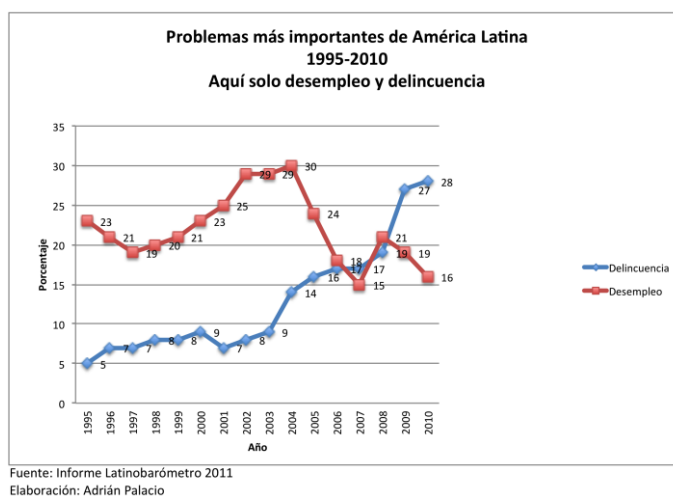


Gráfico N°3: Presenta una imagen de las curvas que forman las respuestas de los latinoamericanos cuando se les pregunta ¿cuál es el problema más importante del país?. A finales del periodo 1995-2010 se mantienen el desempleo (28%) y la delincuencia (16%) como primeras opciones de respuesta.

¹⁰⁴ Estudio de Opinión Pública en Latinoamérica 2009-2010: Gobernabilidad y Convivencia Democrática en América Latina. AECID-IPSOS-FLACSO. San José. p.16.

¹⁰⁵ Corporación Latinobarómetro. (2010) Banco de Datos en Línea. Informe 2010. Santiago.

Latinobarómetro revela también las cifras, representadas en el siguiente gráfico, respecto al temor que sienten los latinoamericanos de convertirse en víctimas de un delito con violencia; entre las opciones disponibles a la pregunta estuvieron: ‘nunca’, ‘ocasionalmente’, ‘todo o casi todo el tiempo’ y ‘algunas veces’. La mayoría de los encuestados demuestran temor ‘algunas veces’ y ‘casi todo el tiempo’, con una ligera tendencia a la baja entre 2007 y 2010.

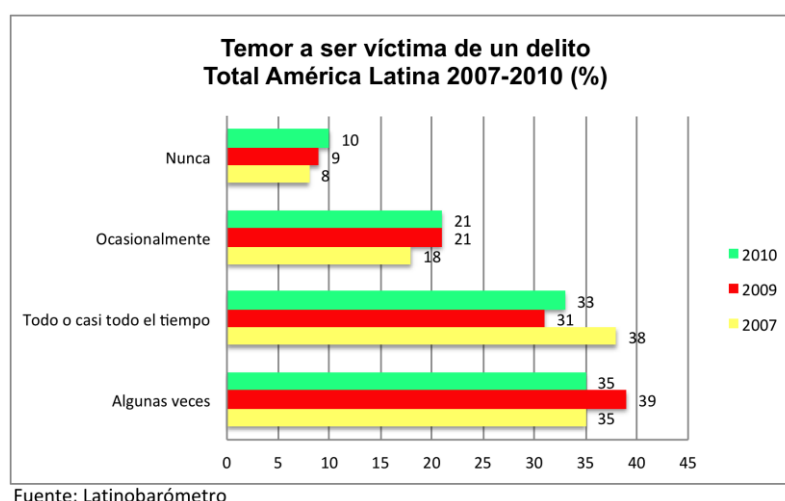


Gráfico N° 4: Permite distinguir la evolución del temor que sienten los latinoamericanos a convertirse en víctimas de la delincuencia, considerando las cuatro opciones de respuesta.

Del lado opuesto, entre los latinoamericanos, la respuesta ‘nunca’ detallada en la siguiente tabla alcanza el 10% para el 2010.

Tabla N° 14: Presenta el incremento del porcentaje del 8% en 2007 al 10% en 2010 de las respuestas de los latinoamericanos que consideran que nunca han sentido temor a ser víctimas de un delito con violencia

Preocupación de ser víctimas de un delito con violencia en el periodo 2007-2010			
Total América Latina			
Frecuencia	2007	2009	2010
“algunas veces”	35	39	35
“todo o casi todo el tiempo”	38	31	33
“ocasionalmente”	18	21	21
“nunca”	8	9	10

Fuente: Latinobarómetro 2010.
Elaborado por: Adrián Palacio.

El siguiente gráfico presenta en orden ascendente las respuestas de los latinoamericanos identificadas como ‘nunca’, respecto al temor de convertirse en víctimas de un delito con violencia para el año 2010.

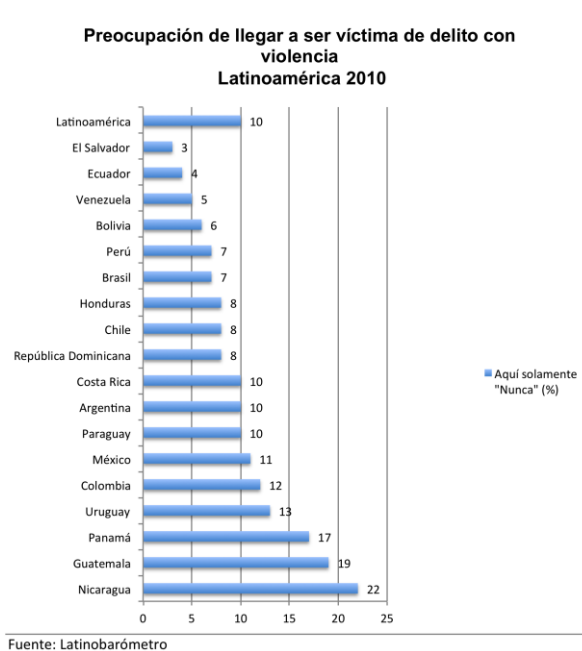


Gráfico N°5: permite observar que tan solo el 4% de los ecuatorianos consideran que nunca han sentido temor de convertirse en víctimas de un delito con violencia. Contrasta con el 10% del promedio latinoamericano.

Es interesante encontrar el contraste que refleja el gráfico anterior respecto a la incongruencia entre los sentimientos sobre delincuencia (víctimas del delito) y percepción de delincuencia, como principales problemas expresados por los latinoamericanos en el período 1995-2010, detallado en el mismo informe de Latinobarómetro. Quizá la justificación de este fenómeno esté en la respuesta que Roberto Cornelli emite respecto a la ‘inadecuación’ de los indicadores cuando argumenta que:

“La delimitación del concepto del miedo a la criminalidad –entendido como un a pasión distinta a la preocupación por la criminalidad, al ansia y a la valoración del riesgo criminal- ha permitido profundizar la inadecuación de los indicadores normalmente utilizados en las investigaciones de campo, y el riesgo de sobrerrepresentación del fenómeno, determinado por su uso ‘impropio’”¹⁰⁶

En lo referente a la congruencia -o incongruencia- entre la percepción y los datos estadísticos, quizá es gracias a la experticia que, con el pasar del tiempo adquiere el

¹⁰⁶ Cornelli. R. (2012). Miedo, Criminalidad y Orden. BdeF. Buenos Aires. pp. 106.

proceso de consulta a los entrevistados o en su defecto, debido a las acciones que los gobiernos están tomando para sincerar las tendencias que se obtuvieron en encuestas anteriores; las cifras muestran la tendencia a ser cada vez más coherentes, lo que sugiere que en las primeras entrevistas pudieron estar influenciadas por la pregunta que *per se* crea un estado de ánimo.

El informe del periodo 1995-2010, descrita en el siguiente gráfico, denota una aproximación entre las curvas de percepción y delincuencia, lo que nos indicaría que a pesar de la incongruencia en la información registrada de los primeros años, la fidelidad de los datos se incrementa de 25 puntos iniciales de diferencia a tan solo 5 puntos registrados en la última medición.¹⁰⁷

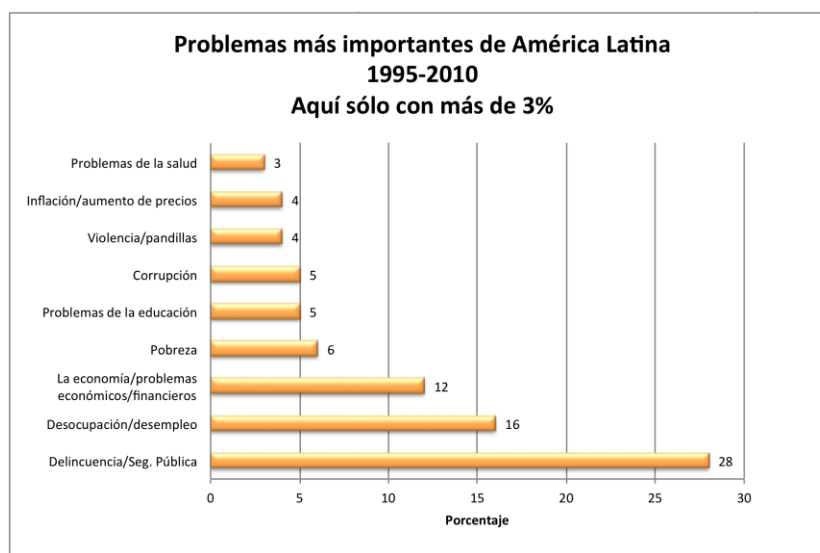


Fuente: Informe Latinobarómetro 2011
Elaboración: Adrián Palacio

Gráfico N°6: Permite observar que las curvas que representan a la victimización y a la percepción de la delincuencia tienden a coincidir, reduciendo sustancialmente la brecha inicial de casi 25% registrada en 1995 a 5% en 2010.

Del mismo informe de Latinobarómetro, en la parte que corresponde a los temas que más preocupan al ciudadano latinoamericano, para el 2012, continúa en el registro ‘la delincuencia’ con el 28% como el problema más importante del país de entre los entrevistados; la cifra es alta pero la gráfica muestra una tendencia al descenso en comparación a los datos de años anteriores. El detalle de los problemas más significativos (más del 3%) se presenta en el siguiente gráfico:

¹⁰⁷ Corporación Latinobarómetro. Informe 2010. Banco de datos en línea. Santiago. www.latinbarómetro.org.



Fuente: Informe Latinobarómetro 2011
Elaboración: Adrián Palacio

Gráfico N°7: Presenta una imagen de la delincuencia como el principal problema que los latinoamericanos consideran existe en sus respectivos países y el detalle de los problemas más acuciantes.

Con el fin de determinar que tan alta es la tasa de delincuencia, Latinobarómetro preguntó: ¿Ha sido Ud. o algún pariente asaltado, agredido, o víctima de un delito en los últimos doce meses?. El resultado fue que 31 de cada 100 personas para el año 2010 respondieron ‘sí’, que contrasta con los resultados del 2011¹⁰⁸ ya que alcanzó 33%.

Al comparar las cifras expresadas en la tabla sobre ¿cuál es el mayor problema del país? destacan los datos referentes al desempleo y la delincuencia con mayores porcentajes. En Ecuador, los entrevistados consideraron en el 2010 al delincuencia como el mayor problema con 30% de respuestas; ese mismo rubro para el 2011 subió al 33% de las respuestas. El desempleo obtuvo el 24% en 2010 y 23% en 2011. Es probable una relación directa entre ambos elementos.

Es interesante encontrar ‘picos’ en los datos registrados que coinciden con crisis sociales, más que con crisis económicas, en países y años específicos, que no necesariamente representan la opinión de Latinoamérica, pero que influye en el promedio general. Una prueba de lo indicado está en las cifras que maneja la UNODC¹⁰⁹ (Oficina de las Naciones Unidas para Drogas y Crimen) respecto a la tasa anual Internacional de

¹⁰⁸ Corporación Latinobarómetro, Informe 2011.

¹⁰⁹ www.unodoc.org

homicidios por cada 100.000 habitantes (IHCR¹¹⁰ por sus siglas en inglés) demuestra que la tasa registrada para América en el 2012¹¹¹ es de 15.4 homicidios, mientras que la tasa para América el Sur es de 20.0 homicidios.

El análisis de los datos latinoamericanos está condensado en la siguiente tabla, en la que se contrasta los porcentajes detallados por país referentes a: victimización, delincuencia como principal problema social y la incongruencia entre las respuestas. A estos datos se ha sumado dos columnas que contienen el nivel de aprobación a la política de seguridad ciudadana y el porcentaje final de evaluación de la calidad de la seguridad de cada país.

Tabla N° 15: Compara datos entre victimización, delincuencia como principal problema, diferencia entre los dos factores, aprobación de las políticas de seguridad ciudadana en cada país y evaluación de la calidad de la seguridad.

Incongruencia entre victimización y la delincuencia como el problema principal del país					
País	Víctima de Delito (%)	Delincuencia como problema principal	Incongruencia entre ambos indicadores	Aprobación política de seguridad ciudadana	Evaluación de la calidad de Seguridad
Perú	29%	18%	11%	12%	6%
República Dominicana	31%	20%	11%	32%	7%
Bolivia	30%	5%	25%	30%	8%
Argentina	36%	37%	-1%	14%	10%
Guatemala	33%	35%	-2%	22%	11%
México	30%	35%	-5%	54%	11%
Venezuela	27%	64%	-37%	31%	11%
Costa Rica	34%	38%	-4%	47%	15%
El Salvador	71%	43%	28%	48%	15%
Total América Latina	31%	27%	4%	37%	16%
Uruguay	19%	28%	-9%	41%	18%
Panamá	19%	46%	-27%	39%	18%
Chile	25%	19%	6%	47%	19%
Paraguay	29%	22%	7%	28%	20%
Ecuador	35%	24%	11%	35%	20%
Brasil	25%	10%	15%	47%	21%
Colombia	32%	13%	19%	61%	23%
Honduras	31%	25%	6%	33%	25%
Nicaragua	29%	1%	28%	58%	32%

Fuente: Latinobarómetro

De la diferencia entre la percepción de la delincuencia y la evaluación de la calidad de la seguridad de 18 países latinoamericanos analizados, Ecuador registró al 20% de la población que aprueba la calidad de la seguridad ciudadana, colocándose junto a Paraguay en el quinto lugar con mejor evaluación, de un promedio latinoamericano del 16% de aceptación. Sin embargo, ya que el ideal es que las cifras coincidan entre percepción de la

¹¹⁰ *Intentional Homicide Count and Rate 1995-2011.*

¹¹¹ La infraestructura de los servicios médicos en cada país y región es determinante a la hora de establecer víctimas mortales, ya que en una región o país bien provista, el número de víctimas será menor gracias a la atención oportuna de la víctima.

delincuencia y la tasa de victimización, todavía hay una brecha de 15 puntos por trabajar antes de contar con cifras coherentes entre victimización y aprobación de calidad de la seguridad.

Uruguay y Panamá comparten la mayor coherencia entre las cifras con tan solo el 1% de diferencia, aunque debería ser analizado desde otros contextos para corroborar la cifra, sobre todo en el caso de Panamá, que resalta por tener la tercera mayor incongruencia entre los países latinoamericanos medidos entre victimización y delincuencia, quizá como consecuencia de la saturación de información por parte de los medios de información.

Es necesario considerar que la metodología que utiliza la empresa Latinobarómetro es básicamente por consulta telefónica y que la última investigación pudo haber coincidido con hechos sociales y políticos de mucha relevancia en El Salvador, Argentina, República Dominicana y Perú, países que reflejan las cifras más incongruentes entre los factores analizados.

Hay que recalcar por lo tanto, que el entorno que está experimentando un Estado en un momento específico, puede ser tremendamente influyente a la hora de tratar de establecer tendencias, ya sea utilizando índices de gobernabilidad u otros métodos para establecer la percepción de seguridad u otros indicadores, coincidiendo con la argumentación de Cornelli cuando cita: “...el sentimiento de inseguridad constituye el resultado de las tendencias económicas, sociales y culturales...que caracterizan a las sociedades tardo-modernas”¹¹²

En el siguiente gráfico se detalla todos los factores analizados, utilizando curvas con base en los datos publicados, que demuestran la disparidad entre datos comparados, con el promedio Latinoamericano, que podrían justificarse porque las mediciones se pudieron haber llevado a cabo en los momentos críticos de una u otra nación.

¹¹² Cornelli, R. (2012) “*Miedo, Criminalidad y Orden*”. Bdef Edit. Buenos Aires. p. 218.

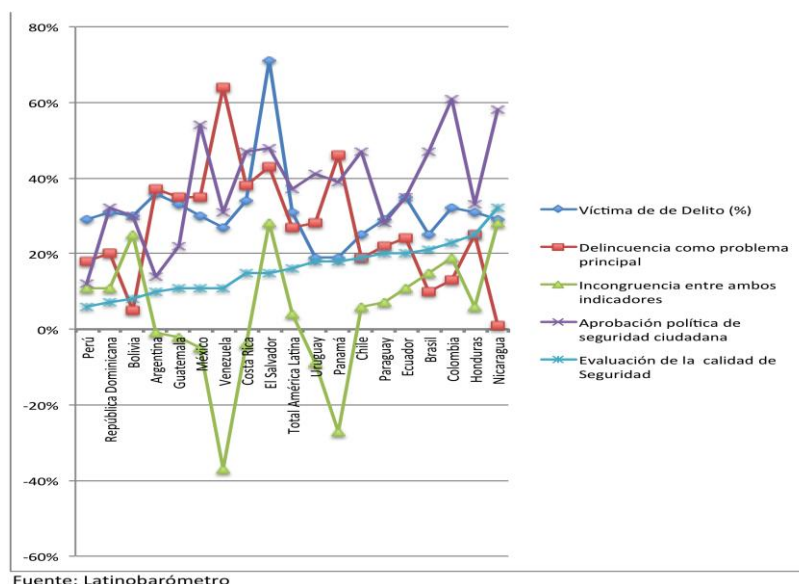


Gráfico N° 8: En este gráfico puede observarse la representación de las curvas combinadas: victimización, delincuencia como problema principal, incongruencia entre ambos, aprobación de política de seguridad ciudadana y evaluación de la calidad de seguridad de América Latina para el año 2010.

2.3 Criminalidad violenta y miedo.

Los temores colectivos han servido para entender la vida individual de las sociedades a lo largo de la historia y, ese temor (histórico) que deriva de angustia difusa, no ha tenido respuesta en su mayoría por parte del Estado; esta es la razón para que la comunidad se haya alojado en el sentimiento religioso en búsqueda de respuestas. Delameu dice al respecto:

“Justamente, los hombres de la Iglesia afrontaron la angustia y la incertidumbre derivadas de la acumulación de agresiones – de eventos naturales y humanos, reales y percibidos- que golpearon a las poblaciones occidentales al inicio del siglo XVII, señalando como culpable a Satanás, definiendo el inventario de males que era capaz de provocar, y la lista de sus agentes: turcos, hebreos, herejes y mujeres (especialmente las brujas)”¹¹³

Hobbes, como uno de los principales estudiosos del miedo del siglo XVII, expresó: “el miedo y yo nacimos gemelos”¹¹⁴; él dedicó una gran parte de su estudio al miedo y, entre sus conclusiones, llegó a establecer uno de los orígenes que alimenta el miedo cuando

¹¹³ Delameu, J. (2002), El miedo en Occidente: una ciudad sitiada, Taurus, México, p. 344.

¹¹⁴ Se refería a la guerra que confrontaba a Inglaterra y España para la fecha de su nacimiento.

indicó que es “el miedo a la muerte violenta como aquella pasión que puede llevar a los hombres a la paz”.

De la múltiple variedad de manifestaciones que tiene la criminalidad, la criminalidad violenta es la más temida porque amenaza con la incolumnidad misma del ser humano. Este hecho es bien conocido por quienes utilizan la violencia física, cada día es más extrema, para cometer actos criminales. Con relación al tema, Cornelli dice:

“La criminalidad, que por definición es violencia que amenaza al orden [...] No emerge más como problema social a afrontar en el ámbito de un proyecto político-cultural que abarca a la sociedad en su conjunto (como lo era el proyecto de la modernidad), sino como un problema individual, que deja a cada sujeto solo frente a la propia incertidumbre del vivir cotidiano. El juicio penal, así como las instituciones en general, pierden su validez simbólica de contenedores de la violencia y del desorden; y deja sobre el campo desilusión, desconfianza e inseguridad. Privada de un aparato ideal que restituya el sentido político, la criminalidad emerge, en la percepción difundida, con toda su potencialidad destructiva para el individuo”¹¹⁵

El concepto más técnico en términos sociológicos, sobre los elementos que contiene el miedo a la criminalidad, puede ser el de Bauman, quien lo describe así: “este está comprendido en el amontonamiento de la *Unsicherheit*¹¹⁶: la sensación de amenaza a la propia incolumnidad¹¹⁷ - de la cual el *fear of crime*¹¹⁸ es una parte esencial- se ubica en el ámbito del displacer existencial¹¹⁹ del hombre tardo-moderno, constituyendo, de algún modo, una modalidad expresiva privilegiada de él: El discurso sobre el *fear of crime* [se

¹¹⁵ Cornelli, R. (2012) “*Miedo, Criminalidad y Orden*”. Bdef Edit. Buenos Aires. p. 335.

¹¹⁶ Palabra que significa inseguridad en alemán: Bauman se refiere al “amontonamiento” de la *Unsicherheit* para describir a la inseguridad. Esta palabra condensa en una sola, al igual que el castellano, tres vocablos como: *insecurity* (referida a inseguridad existencial) *uncertainly* (referido a incertidumbre) y *unsafety* (referido a inseguridad personal, incolumnidad en riesgo) que en inglés tienen diferentes acepciones.

¹¹⁷ Refiriéndose a la incolumnidad del riesgo, Bauman utiliza la metáfora del viaje: “El viajero no puede elegir cuándo llegar ni cuándo partir. El horario de las llegadas y partidas no está organizado por los viajeros, y no hay nada que ellos puedan hacer para modificarlo”

¹¹⁸ Temor al crimen, entendido desde la situación en que una persona pueda convertirse en una víctima de un crimen violento.

¹¹⁹ Principio de placer: uno de los dos principios que, según Freud, rigen el funcionamiento mental: el conjunto de la actividad psíquica tiene por finalidad evitar el displacer y procurar el placer. Dado que el displacer va ligado al aumento de las cantidades de excitación, y el placer a la disminución de las mismas, el principio de placer constituye un principio económico. Fuente de información en http://es.wikipedia.org/wiki/Principio_de_placer,_Principio_de_realidad.

“El placer existencial es aquel estado en el que el sujeto siente un grado de disconformidad con su ser y su relación con el entorno, en lo micro, lo meso y en lo macro. Esta sensación de displacer evita que el sujeto reconozca la belleza, en cualquiera de sus formas, el arte, la vida en sí. Es una sensación de desagrado con lo que soy y con el entorno que hace que sea lo que soy”. Concepto proporcionado por el psicólogo Pablo Xavier Molina Bravo, Coordinador de Psicología Organizacional de la Universidad de las Américas, el 4 Septiembre del 2013.

convierte en] el lugar apropiado en el cual se derraman las ansias generadas en otros lugares”¹²⁰

Los criminólogos enfocaron el estudio del miedo a la criminalidad sin considerar la relevancia social que más tarde alcanzaría, dando una respuesta puntual a los requerimientos políticos y creando una emergencia que aparentemente se podría solucionar en base a políticas y al endurecimiento del manejo legal, principalmente en lo referente a la penalización y privación de la libertad, basándose en la premisa que indica “[...] la violencia es percibida como algo más tangible y concreta que, por ejemplo, la desocupación”¹²¹

Desde otra perspectiva, la sociología se concentró en los fenómenos sociales, económicos y culturales que dan origen a la criminalidad, llegando a conocer de esta manera que el problema de la criminalidad había sido tratado solamente desde su parte visible, se adentró por lo tanto en las raíces de ésta.

En el ámbito mundial, en lo que respecta a la historia por la preocupación del tema de la criminalidad, según Cornelli cuando realiza el análisis sobre la invasión del miedo a la criminalidad y la génesis de este indica que, en 1966 bajo la administración de Lyndon B. Johnson de los Estados Unidos de América, se creó el programa ‘guerra al crimen’ que, además de haberle provisto de un nombre rimbombante, “según algunos autores, sirvió para alejar la atención del público de una desagradable e impopular guerra externa como la de Vietnam, orientándola hacia problemas de política interna”¹²²

El mismo autor, refiriéndose al trabajo del criminólogo Murray Lee indica:

“[...] Murray Lee ha producido una amplia reconstrucción del momento histórico en el cual emerge en los Estados Unidos este tema, en un artículo –publicado en la revista *Theoretical Criminology*”- que describe la red de estrategias y de narraciones institucionales, políticas y disciplinarias conectadas con la *construcción* de una ‘población que teme’” (fearing population)¹²³

Se debe destacar que, si bien el tema criminal ha estado presente de manera permanente en la historia de la humanidad, hay evidencia que demostraría que en distintos momentos de la historia, fueron creados de manera intencional, con motivaciones relacionadas al poder, entornos y mecanismos que han permitido potenciar el sentimiento de inseguridad y miedo.

¹²⁰ Cornelli, R. (2012) “*Miedo, Criminalidad y Orden*”. Bdef Edit. Buenos Aires. p. 221.

¹²¹ *Ibíd.* p. 222.

¹²² *Ibíd.* p. 22.

¹²³ *Ibíd.* p. 23. Las cursivas en la palabra “construcción” son propias.

La primera investigación sobre victimización, se dio en los Estados Unidos en el año 1972 como parte de las recomendaciones hechas por la Comisión Katzenbach¹²⁴, se la conoció como *National Crime Survey* (NCS por sus siglas en inglés) y buscaba desarrollar el estudio sobre el temor a la criminalidad, teniendo entre sus metas que comparar la amplitud del fenómeno de la criminalidad con el riesgo efectivo de sufrir un delito, es decir, lo que actualmente se conoce como ‘percepción de la criminalidad comparada con las posibilidades de reales de victimización’.

Actualmente la inseguridad también es abordada desde la globalización. Al referirse a la inseguridad generada por la globalización, Galimberti¹²⁵ señala que las personas comunes se enfrentan a comportamientos provocados por el miedo, sean estos motivados o no: “por la sensación imprecisa pero extendida de sentirnos amenazados, a pesar de que las estimaciones reales hablan de una disminución efectiva de esta amenaza respecto a los años anteriores” y además retoma las expresiones: “la emoción supera la realidad” y “la molecularización¹²⁶ de la sociedad”, refiriéndose a que la sociedad europea, cae en autoaislamiento y por lo tanto se torna emocional porque está “cada día más sola”,¹²⁷ debido a la sensación de amenaza.

Galimberti indica además que la ‘desterritorialización humana’ es la parte negativa de la globalización económica, interpretando al término ‘desterritorialización’ como “la pérdida de depósito de usos, costumbres y tradiciones que hacen fiable la relación entre los hombres”¹²⁸ agregando además: “aunque a nivel consciente no siempre sabemos identificar la razón, inconscientemente sabemos que esta es la verdadera causa de la criminalidad”, criterio que antes de aseverarlo debería ser analizado con profundidad científica.

Sobre el mismo tema, Cornelli amplía el concepto de inseguridad y lo pluraliza hasta ‘inseguridades’, basándose en la promesa que la modernidad ofrecía en la que incluía libertad, igualdad y fraternidad, que operan hasta la presente como reserva simbólica, depositada en un valor:

¹²⁴ El nombre inicial de la comisión instituida por Lindon Jonhson fue “*Commission on Law Enforcement and Administration of Justice*”, presidida por Nicholas Katzenbach, tenía como misión encontrar soluciones bipartidistas a la criminalidad. Más tarde fue conocida como Comisión Katzenbach.

¹²⁵ Galimberti, U., (2013), *Los mitos de nuestro tiempo*, Debate, Barcelona, p. 373.

¹²⁶ Literalmente parafrasea a Giuseppe De Rita: “somos más emocionales porque estamos más solos, somos más libres y más ricos”.

¹²⁷ Galimberti hace un análisis del Mito de la Seguridad en Italia y e Europa, sobre todo de los países que conforman la Unión Europea.

¹²⁸ Galimberti, U., (2013), *Los mitos de nuestro tiempo*, Debate, Barcelona, p. 374.

“es la confianza en la posibilidad de contener y controlar la violencia de los hombres, a través de la afirmación de un orden social compartido, y la naturaleza, a través del progreso científico y tecnológico, la que construyó el *humus* fértil para la construcción de los derechos individuales...”

En los hechos, se presenta una paradoja a la hora en que el Estado pretende regular la vida social, por la inevitable limitación de las libertades individuales puesto que “una parte del sentimiento de inseguridad moderno deriva de la imposibilidad, en las sociedades democráticas, de garantizar a todos una plena libertad y total seguridad de los derechos”¹²⁹

Además de la paradoja entre: regular la vida social mediante la limitación de las libertades individuales y por ende, la imposibilidad de garantizar simultáneamente plena libertad y total seguridad de los derechos, el Estado se enfrenta a la pérdida de imagen y poder. El poder legitima al Estado cuando garantiza la protección de los propios ciudadanos; por lo tanto es lógico el desgaste que toda administración sufre por la incapacidad de cubrir la demanda creciente de seguridad que está atada a hechos que no siempre están a su alcance para solucionar.

Vivir la era de las comunicaciones casi sin límite ha permitido que los medios obtengan nuevos canales de difusión y se envuelvan en una competencia a cualquier costo por tratar de alcanzar récords de sintonía. Bajo este escenario, las lecturas fuera de contexto respecto a la ampliación de la percepción de la delincuencia, también se han potenciado. Por lo tanto, el Estado como garantista del bienestar común, sin importar la tendencia política, intenta controlar el desbordamiento de la ‘cosa mediática’ toda vez que:

“El crimen y el castigo no son simplemente manifestaciones jurídicas, sino que constituyen verdaderos fenómenos sociales, pues forman parte esencial de la cultura, las sensibilidades, las prácticas, creencias y visiones del mundo de una determinada comunidad política”¹³⁰.

El estudio Opinión Pública en Latinoamérica (OPL) 2009-2010¹³¹ proporciona datos que corroboran lo que los estudios sociales latinoamericanos individuales vienen desvelando, tal como por ejemplo, la relación entre criminalidad y desempleo es directamente proporcional, según fue indicado en párrafos anteriores. El mismo estudio, al tratar la percepción ciudadana menciona: “el poder de influencia de los medios acarrea

¹²⁹ Cornelli, R., (2012), Miedo, Criminalidad y Orden, BdeF, Buenos Aires, pp. 137-138.

¹³⁰ Iturralde M, Garland, D. (2007) *Crimen y Castigo en la Modernidad Tardía*, Siglo del Hombre Editores. Bogotá. p. 22.

¹³¹ Realizado entre el 14 y 18 de diciembre del 2009, cubrió 28 ciudades latinoamericanas, entre las que contaron Quito y Guayaquil con una muestra de 507 encuestas telefónicas y una muestra total de 9057 personas tomada en 18 países, estudio realizado con el auspicio de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), desarrollado por IPSOS y procesado por FLACSO.

algunos problemas, pues las percepciones de la ciudadanía se ven altamente influenciadas por estas instituciones, lo cual exige discutir sobre la corresponsabilidad de los medios con la sociedad en la que están insertos”.¹³²

Es determinante la influencia de los medios de comunicación en lo que concierne a percepción ciudadana, y ha sido gracias a un meticuloso proceso de acumulación de confianza en los medios, que cuando hay que capitalizarla, no deja de ser evidente el poder que despliegan los *mass media*¹³³ si se trata de presionar a los gobiernos de cada país, según lo confirma la cita siguiente: “resulta claro que el porcentaje de los latinoamericanos que tienen mucho o algo de confianza en los medios de comunicación (58,63%) es muy superior al porcentaje que tiene mucha o algo de confianza en las instituciones (34,15%)”¹³⁴

La evidencia de confianza hacia los noticieros de televisión, uno de los canales de difusión más efectivos que tienen los medios, es todavía más aplastante según el detalle de la siguiente tabla:

Tabla N° 16: La tabla denota la polarización del nivel de confianza entre los noticieros de televisión y los actores políticos, los políticos alcanzan el 14% de la confianza en comparación con la confianza expresada a los noticieros de la TV.

NIVELES DE ‘MUCHA CONFIANZA’ EN NOTICIEROS DE TELEVISIÓN Y POLÍTICOS EN ECUADOR	
Noticieros de televisión	26.6%
Los políticos	3.6 %
Fuente: FLACSO-IPSOS. Estudio de Opinión sobre gobernabilidad y Convivencia Democrática en América Latina 2009-2010 (2010)	

Este espacio de confianza, principalmente hacia los noticieros, puede llegar a representar un obstáculo en términos de gobernabilidad -si se presenta el caso de mal manejo intencional o un abuso de la credibilidad de la que goza el medio- por la desinformación o el contexto en el que se presente la información, en torno a un tema específico, con el riesgo que termine siendo sometido al criterio del director de noticias a la

¹³² Gobernabilidad y Convivencia Democrática en América Latina (2009). Estudio de Opinión Pública en Latinoamérica 2009-2010. AECID-Ipsos-FLACSO. p. 6.

¹³³ Es un término anglo-sajón que se refiere a los medios de comunicación masivos recibidos simultáneamente por una gran audiencia

¹³⁴ Gobernabilidad y Convivencia Democrática en América Latina (2009). Estudio de Opinión Pública en Latinoamérica 2009-2010. AECID-Ipsos-FLACSO p. 10.

hora de difundir políticas gubernamentales –por ejemplo- orientadas a reducir la sensación de inseguridad.

Entre las principales estrategias que han adoptado algunos gobiernos latinoamericanos para contrarrestar el poder de los medios, especialmente el gobierno ecuatoriano, ha sido desnudar el sensacionalismo y la desinformación, sobre todo lo publicado en los noticieros y editoriales. Otra estrategia ha sido el desvelamiento de los vínculos entre las empresas de comunicación y grupos de poder, la sociedades de los *mass media* con la banca, la estrecha relación entre organismos internacionales y la extrema derecha norteamericana e inclusive las relaciones de ciertos medios con partidos y organizaciones políticas habrían permitido reducir la injerencia de los medios en la opinión pública ecuatoriana y latinoamericana.

Buscando reforzar las iniciativas gubernamentales, el miedo a la criminalidad debería convertirse en un tema central de estudio de las Ciencias Sociales porque ha trascendido su utilización como mera información disponible a los medios masivos de comunicación para captar la atención de la ciudadanía; hoy el miedo está en cada acto de la vida de las personas quienes deben evaluar entre cuáles amenazas son más temidas que otras. Esta realidad está descrita en la aseveración: “Del miedo a la criminalidad se habla a menudo y en todas partes, y esa capacidad de ‘invadir’ la vida cotidiana y los discursos públicos –en mi opinión- no puede ser subestimada”¹³⁵.

Tratar de responsabilizar únicamente a los medios por la desinformación respecto al manejo noticiosos de los temas relacionados con violencia sería injusto, porque no olvidemos que la vida de las personas se desarrolla de una manera más articulada y menos lineal; pero por otra parte tampoco podríamos desconocer la ventaja adicional, entre otras, gracias al manejo de imágenes de video, que les corresponde a los medios televisivos, por el efecto inmediato que pueden causar en la población. Estas imágenes tienen una poderosa capacidad de generar temor, sin la necesidad que el televidente de viva la experiencia temerosa, bastando la representación gráfica animada para que la persona reproduzca sensaciones imaginarias similares a la realidad.

De cara a la comunidad, la producción mediática permite dar un espacio en donde el saber y el creer se entremezclan o mimetizan, sin que la mayoría de los consumidores de eventos noticiosos puedan reconocer la diferencia.¹³⁶

¹³⁵ Cornelli, R., (2012), Miedo, Criminalidad y Orden, BdeF, Buenos Aires, p. 222.

¹³⁶ Ejemplos de mimetización entre realidad y fantasía existen muchos desde la masificación de la radio y posteriormente de la televisión. Uno de los más simbólicos fue la novela “La Guerra de los Mundos” de

Tampoco es posible dejar de reconocer el aporte positivo por la participación de pocos medios de comunicación en momentos determinantes de la vida política y pública de Latinoamérica y Ecuador, razón por la que se han convertido en opciones imparciales de información; algunos, más mercantilistas, han expuesto su otra cara fungiendo de justicieros, insinuando culpabilidad o inocencia e inclusive, han llegado a presionar al sistema judicial tomándose el nombre de la opinión ciudadana -reducida a la opinión de un periodista bajo las instrucciones del dueño del medio o de un grupo de poder- para señalar responsables antes de un fallo judicial e inclusive para establecer la agenda de los gobernantes.

Aunque el tema de la relación entre el miedo y los medios seguirá en discusión debido a su galopante desarrollo gracias a los avances tecnológicos en telecomunicaciones, Chiara Sáez¹³⁷ asegura que aunque desde la sociología se trata desestimar las teorías sobre el efecto inmediato que causaría la influencia de los medios de comunicación de masas (*mass media*), se asegura que hay un efecto a largo plazo, es decir “influencias más lentas pero al mismo tiempo más profundas, que inciden en las formas de pensar y definir el mundo por parte de individuos y grupos”¹³⁸.

De hecho, Sáez reconoce dos grandes grupos de teorías que soportarían el efecto a largo plazo: las de los ‘Efectos Ideológicos’ y las de ‘Establecimiento de Agenda’; en el primer caso se trataría de procesos sistemáticos que ponen énfasis en la publicación de mensajes homogéneos que producen un fenómeno de:

“cultivo o aculturación en el que la ciudadanía se forma imágenes determinadas sobre el entorno, abandonando los sistemas de creencias dominantes en la sociedad, incluso no siendo esta su intención. El efecto ideológico proviene de la representación falaz de la realidad...El problema es que la gente asume esta representación como equivalente a la realidad”¹³⁹.

H.G. Wells, adaptada a la radio en 1938 por el Director Orson Welles, que causó conmoción social y víctimas en su presentación tanto en los Estados como en Ecuador.

¹³⁷ Chiara Sáez Baeza es socióloga, investigadora del Departamento de Estudios del Consejo Nacional de Televisión de Chile (CNTC) y aportó en la investigación que mediante el convenio entre el Centro de Estudios en Seguridad Ciudadana de la Universidad de Chile (CESC) y el CNTC, que permitió determinar las principales pautas a seguir en Chile para reducir la brecha entre la percepción de la inseguridad ciudadana y las verdaderas cifras que muestran hechos delictivos.

¹³⁸ Sáez, C. Periodismo e imaginarios ciudadanos: generación noticiosa y percepción de inseguridad en: *La violencia en los medios de comunicación, generación noticiosa y percepción ciudadana*. (2005) Mauro Cerbino Editor. Flacso-Ecuador.

¹³⁹ *Ibíd.* p. 22.

El otro grupo, es decir las Teorías de Establecimiento de Agenda, destaca que los medios tienen la capacidad de establecer los temas de discusión que la población discutirá, trascendiendo la importancia de los hechos mismos, por lo que:

“no operan tanto sobre las opiniones como en la definición de los temas acerca de los cuales la sociedad debe debatir, así como los parámetros con los que se deben comprender los distintos acontecimientos”¹⁴⁰. De esta manera los medios provocarían sobre la audiencia el efecto esperado¹⁴¹.

Otro factor que ayuda a la expansión del miedo en la población es la globalización de la economía, acompañada de una fuerte carga de incertidumbre; pero por otra parte, es la posibilidad de aprovechar el momento histórico para la emancipación del ciudadano común, tal como lo rescata Elena Pulcini¹⁴². Desde otro ángulo, la globalización ha dejado en la mente del ciudadano común, el temor a encontrarse con la ampliación de las amenazas, dejando de tener origen nacional para constituirse en amenazas supranacionales.

La facilidad de acceso de grupos delincuenciales a regiones que pocos años atrás no conocían de mafia internacional organizada, es un fenómeno motivado por la apertura de fronteras de los países en la búsqueda de nuevos mercados; este fenómeno deja evidencia de la necesidad de ampliar los estudios relativos al pánico moral, constituido en un intento de explicación del recorrido a través del cual la sociedad selecciona, entre muchas amenazas existentes, aquellas que preferiblemente son de temer, es decir, una priorización de amenazas.

La expresión ‘pánico moral’ proviene del concepto *moral panic*, acuñado a principios de la década de los setentas por Stanley Cohen que básicamente identifica a las oleadas emotivas de un grupo social. El pánico moral busca construir elementos de protección y es una estrategia en la que:

“se erigen barricadas morales por parte de los periodistas, religiosos, políticos y otras personas de derecha; expertos socialmente acreditados pronuncian sus diagnósticos y

¹⁴⁰ Sáez, C. Periodismo e imaginarios ciudadanos: generación noticiosa y percepción de inseguridad en: *La violencia en los medios de comunicación, generación noticiosa y percepción ciudadana*. (2005) Mauro Cerbino Editor. Flacso-Ecuador. p. 22.

¹⁴¹ En términos periodísticos, los hechos noticiosos deben cumplir con algunas características, entre las principales están:

Tematización: lograrían dirigir la atención de la opinión pública, priorizando unos temas sobre otros.

Primacía: al momento de la evaluación por parte del lector, los argumentos mostrados por los medios son los primeros que se presentan en la discusión del caso.

Encuadre: de acuerdo al tratamiento que el medio le da al tema, éste influye como el lector cree que sucede.

¹⁴² Pulcini, E. (2013). *Care of The World: Fear, Responsibility and Justice in the Global Age*. Springer. New York. pp. 83-95

soluciones; se desarrollan o (más o menos) se recurre a modalidades para afrontar el problema; la situación luego desaparece, se sumerge, o bien se deteriora y ya no resulta visible.”¹⁴³

Dependiendo del efecto que produzca el pánico moral en la sociedad y por ende el tiempo de permanencia en su núcleo, puede llegar a ocasionar cambios en la política social y legislativa, aunque, sin tratarse de cambios sustanciales la mayoría de las veces, proyectan la sensación que el problema ha sido atendido, teniendo en cuenta que solamente responden a una estrategia política temporal.

De hecho, las oleadas de pánico moral pueden convertirse en una herramienta poderosa para atrapar la atención y juzgar la gestión a favor de un grupo político determinado, aunque por lo general una vez que ha sido plantado en la comunidad -de manera intencional o no- por lo general, es ampliado y utilizado en contra de enemigos políticos.

Un ejemplo de pánico moral es el caso de la desaparición en febrero del 2013 de la joven universitaria Karina del Pozo en la ciudad de Quito, hecho que hasta la fecha del desarrollo de este trabajo de investigación, ha implicado cientos de páginas y titulares para resaltar la ‘alta inseguridad que vive la ciudad’. Mientras son investigados los implicados y se descubría que se trató de un hecho aislado, los medios masivos de comunicación insinuaban la desaparición simultánea, forzosa y sin explicación de múltiples víctimas. El caso llegó a convertirse en una justificación para sembrar y explicar la paranoia entre la población femenina universitaria y sus familiares, siendo un hecho que habría logrado ampliar la venta de periódicos, revistas y mantenerse presente en los titulares de las ediciones ‘estelares’ de los noticieros.

Bajo el paraguas del pánico moral se construye emergencias que buscan justificar o al menos explicar las falencias administrativas en el manejo del Estado, incluye el fenómeno migratorio, la apertura de los derechos constitucionales a grupos con preferencias sexuales distintas a las tradicionales como el GLBTI¹⁴⁴, o grupos organizados que buscan destacar su presencia basándose en las garantías civiles establecidas en la Constitución.

El usufructo político ante estas situaciones es también evidente por parte de políticos y moralistas que estigmatizan la presencia de extranjeros o grupos con diversidad sexual, al punto de llegar a la ‘sindicación’ como enemigos públicos número uno, para lo cual en

¹⁴³ Cornelli, R. (2012) “*Miedo, Criminalidad y Orden*”. Bdef Edit. Buenos Aires. p. 224 (citando a Cohen)

¹⁴⁴ GLBTI: Gays, Lesbianas, Bisexuales, Transexuales e Intersexuales.

ciertos casos, actúan mediante la creación de mecanismos discriminatorios que incluyen al sistema legal o la creación de barreras como las antes mencionadas.

Existen tres aspectos que contribuyen a la creación del paradigma del pánico moral: la acumulación de tensiones relacionadas con amenazas, seguida por una explosión natural o artificial que se mantiene por la injerencia de agentes provocadores y amplificadores y finalmente, la oleada de pánico moral necesita alcanzar cobertura colectiva, con el fin de afirmar determinados intereses y tratando de establecer un nuevo orden.

El patrón de desarrollo que sigue el pánico moral empieza cuando: alguien se da cuenta del ‘problema’; luego alguien más se apersona para resolver el problema; enseguida comienzan los reclamos porque el problema se está expandiendo y es serio; a continuación los medios comienzan a reportar el ‘problema’ y amplían los reclamos; es entonces cuando los políticos y los grupos interesados retoman los reclamos y los amplían; después el público comienza a considerar que el ‘problema’ es serio y debe ser resuelto; continúa cuando los medios se enlazan en una ola de reportajes del ‘problema’; sigue el patrón cuando la gente con información real comienza a criticar los reclamos; ya a esta altura los pedidos son considerados exagerados, es entonces que, los noticieros declinan la prioridad noticiosa del evento; casi al final, los políticos y el público comienzan a perder el interés y finalmente el ‘problema’ desaparece.¹⁴⁵

De esta manera el miedo a la criminalidad, según Quinney, “es alimentado por las élites dominantes de la sociedad para distraer la atención de hechos mucho más graves, canalizando las inseguridades de las personas en un miedo funcional a la creación de consenso alrededor del poder constituido o a la producción de nuevas estrategias de orden social”¹⁴⁶. Adicionalmente a lo expuesto por Quinney en su contexto -los Estados Unidos en la década de los sesenta- Cornelli se refiere a autores como Morin¹⁴⁷ y Delumeau¹⁴⁸ quienes aportan indicando que el miedo a la criminalidad también “es producto de la difusión transversal a categorías profesionales y grupos sociales, de un núcleo de inquietudes que muestra una difundida exigencia para que se reconsideren los confines jurídicos y la moralidad de una sociedad”

¹⁴⁵ Mc Shane, M., Williams, F. (2007) *Myths and Realities: How and What the Public Knows about Crime and Delinquency* en *Youth violence and delinquency: monsters and myths*. Praeger. Westport. p.3. (traducción al castellano por el autor de esta tesis)

¹⁴⁶ Quinney, R. (2002) *Critique of Legal Order*. Transaction Publishers. New Jersey. pp. 27-28

¹⁴⁷ Edgar Morin (1921): analiza al mundo como un “todo indisociable” dentro del pensamiento complejo

¹⁴⁸ Jean Delumeau (1923): Historiador especialista en cristianismo, sobre todo en mentalidades religiosas

Por lo indicado, se puede inferir que, el miedo a la criminalidad no es una emoción individual porque requiere para construirse la participación de grupos humanos o institucionales que puede emerger de manera informal u oficial cuando el tema es tratado entre instituciones formales.

Al crear las condiciones óptimas para que se desarrolle la incertidumbre y manipular los miedos por parte de la clase dominante resultaría un buen negocio, porque además serviría de sustento hegemónico, en vista que quien "...explota el miedo a la criminalidad, y no, por ejemplo, el miedo a perder nuestro puesto de trabajo, porque el primero es inocuo para las *élites* dominantes, y más aún, constituye un recurso disponible para su propia reafirmación social"¹⁴⁹

El recurso para iniciar el vórtice¹⁵⁰ del miedo es el concepto de pánico moral, cuya descripción puede ser:

"el sentimiento individual de miedo hacia la criminalidad es alimentado por las élites dominantes de la sociedad para distraer la atención de hechos muchos más graves, para canalizar las inseguridades de las personas en miedo individualizado y funcional a la creación de un consenso alrededor del poder constituido, mediante la individualización de chivos expiatorios, o en torno a la producción de nuevas estrategias de orden social".¹⁵¹

Con el fin de explicar la motivación necesaria, adicional a la acción de los medios masivos de comunicación en el proceso de transversalización de la difusión del miedo a la criminalidad, Bauman explica:

"ha sido demostrado, más allá de cualquier duda razonable, que el relieve que hoy se atribuye a la criminalidad y a los peligros que amenazan la incolumidad física de los individuos y sus haberes está íntimamente conectado con el 'sentimiento de precariedad' y procede en simultáneo con la *deregulation*¹⁵² económica"

De otra parte, queda por determinar si el miedo, o más bien dicho, la probabilidad que tiene un individuo de calcular y evaluar el riesgo tiene connotaciones culturales, tal como lo analizó Mary Douglas¹⁵³, para posteriormente, forjar el término "politicidad del riesgo". Es necesario, debido a las variadas visiones del mundo que tienen relación con múltiples

¹⁴⁹ Cornelli, R. (2012) "*Miedo, Criminalidad y Orden*". Bdef Edit. Buenos Aires. p. 234.

¹⁵⁰ Se utiliza este término físico por el parecido que adopta un vórtice, ya que la situación se autoalimenta en función del interés que presentan los involucrados, pero llega un punto en el cual, la pérdida de interés de los involucrados elimina la fuente de alimentación, auto-eliminándose al final.

¹⁵¹ Cornelli, R. (2012) "*Miedo, Criminalidad y Orden*". Bdef Edit. Buenos Aires. p. 244.

¹⁵² La *deregulation* se entiende como la pérdida de poder del Estado en una industria particular, promulgado usualmente para crear más competitividad en la industria. En términos políticos se puede explicar como la privatización de una actividad considerada un deber del Estado.

¹⁵³ Mary Douglas, estudia la relación entre el miedo y la cultura en sus obras *Risk and Blame*, (1992) y *Risk Acceptability According to the Social Science* (1986)

estructuras de conocimiento y diferentes grupos humanos, cuando enfrentan de manera distinta la experiencia común de eventos o acciones peligrosas, es decir: “Cuando se encuentran con que deben calcular las probabilidades y evaluar la atendibilidad [de los riesgos], ellos [los individuos] ya están imbuidos de asunciones y orientaciones adquiridos culturalmente”.¹⁵⁴

De hecho, deberá influir de manera determinante las orientaciones e interpretaciones de los escenarios de riesgo, en función de las relaciones sociales que una persona mantiene con los prejuicios culturales, las creencias y la influencia de las creencias, con las estrategias de comportamiento que un grupo humano seleccione de manera preferida en el momento que el riesgo deba ser afrontado. Un ejemplo válido sería el comportamiento que un ciudadano adquiere cuando visita la selva o un paraje desconocido sin estar preparado para ello.

El miedo, por lo tanto, sería un estado de ánimo permanente y crónico de la humanidad, que lo afronta en función de un sin número de factores, algunos que están a su alcance para controlarlos y otros fuera de sus posibilidades, como ha sido explicado antes.

Una de las opciones propuestas para aplacar el miedo y quizá equilibrarlo, contiene las reflexiones filosóficas de Thomas Hobbes, entre las que cuenta el ‘miedo recíproco’ es decir, el temor que el Estado infundía en el pueblo, podía ser contrarrestado con el temor que el Estado sentía permanentemente por el pueblo. Este miedo expandido ha servido para motivar nuevas formas de desarrollo a cambio del miedo paralizante que se produce cuando tiene un solo sentido o es mucho más representativo en una de las partes.

De hecho, la vulnerabilidad que los seres humanos sienten en conjunto, de la que nadie está exento, sirve como un factor aglutinante gracias a la identificación que llega a establecerse entre los afectados que comparten sus debilidades y temores creados por ellos mismos, que de no ser manejados adecuadamente, llevarían a su autodestrucción.

Es por eso que resulta evidente la estrecha relación entre miedo y orden. Cabe señalar que Cornelli no encuentra diferencia entre el miedo a la criminalidad y el miedo a la violencia (o muerte violenta), en donde la primera (la criminalidad) por definición jurídica, es en si misma violencia¹⁵⁵

El temor humano, estudiado con la perspectiva de Delumeau, se repite continuamente formando ciclos en la historia y su efecto ha sido enfrentado con el desarrollo de

¹⁵⁴ Cornelli, R. (2012) “*Miedo, Criminalidad y Orden*”. Bdef Edit. Buenos Aires. p. 236.

¹⁵⁵ *Ibid.* p. 281.

tecnología explicativa ante las ‘desgracias divinas enviadas por el mal comportamiento de la gente’; será preciso entonces buscar la explicación científica a las múltiples causas y las consiguientes soluciones tecnológicas a la actual crisis de miedo que vivimos.

Ya que el miedo se ha convertido en el centro de atención en la vida diaria, su utilización como motivante puede hallar distintos campos, principalmente en actividades relacionadas a los negocios, el entretenimiento, como un invaluable componente de la fe, un factor determinante en la educación y de importante uso en el campo político. Esto demostraría que el miedo es una emoción de construcción -deconstrucción- política y cultural.

Pero hay que dejar en claro que el miedo no ha adquirido esta centralidad únicamente como resultado de estrategias de pánico moral: el miedo a la criminalidad se debe, de acuerdo a los estudios realizados por Elias y Bordieu, a la relación entre las estructuras sociales y las estructuras cognitivas y afectivas, es decir, que el miedo a la criminalidad se ‘adapta’ al cambio del entorno que una colectividad puede sentir en función de la relación con el mundo que interactúa, influye el ‘espíritu de la época’ relacionado a lo cultural y las transformaciones políticas.

Al hablar de inseguridad, el miedo a la criminalidad tiene especial relevancia porque el miedo a ser víctima de la violencia es el principal centro de atención en el discurso social y político actual. Entre las pruebas de lo indicado consta el presupuesto especial que los gobiernos dedican a la vigilancia mediante la instalación de costosas redes de circuito cerrado de televisión (CCTV) en los espacios públicos; esta red adquiere dimensiones que hace no menos de una década nos hubiesen parecido escandaloso.

El miedo cotidiano se canaliza y controla teóricamente con la hegemonía que tiene el Estado para mantener el orden e instrumentalizar el miedo, utilizando para ese fin, entre otros, mecanismos privativos y monopolizando la violencia mediante entidades como la policía.

Pero habríamos de preguntarnos, qué sucede con el manejo del miedo a la violencia en sociedades que no tienen un mismo nivel de desarrollo y cuyos referentes están completamente alejados de los patrones de aprendizaje occidentales tradicionales, por ejemplo el caso de grupos poblacionales amazónicas que no han alcanzado el grado de ‘civilizados’ o al menos contactados como el caso de los Wahorani, Tagaeri o Taromenane.

Roberto Cornelli sostiene la tesis que la relación entre miedo y orden no es solo contingente: trasciende el hecho que la producción de un orden diferente se la hace a través del gobierno de la inseguridad: “*ni siquiera es concebible un orden social moderno desvinculado del miedo: el nadir y el cenit modernos*”¹⁵⁶; es decir que según el autor, la base de la sociedad que incluye a los mapas cognitivos, agrega las orientaciones culturales hasta el modo de interpretar cada realidad es permeado por el ‘miedo de cada uno a cada uno de los otros’.

Sin embargo, Elias considera que el proceso -de cultivo- de las emociones y los estados de ánimo derivan de un espectro netamente social, y separa la correspondencia entre la estructura social y al estructura de los afectos, cuando menciona:

“Al reflexionar sobre la estructura de los afectos humanos y del control sobre ellos, tratando de elaborar teorías al respecto, hoy en día nos limitamos a utilizar como material empírico las observaciones realizadas sobre contemporáneos que viven en sociedades avanzadas. Se procede, en suma, sin darse cuenta de ello, a partir de la hipótesis de que es posible construir teorías sobre las estructuras afectivas y de control del hombre en general, es decir, del hombre de cualquier sociedad, apoyándose en investigaciones realizadas sobre las estructuras afectivas y de control propias de los hombres de nuestras sociedades, que podemos observar aquí y ahora. Por el contrario, existen datos relativamente accesibles que indican que el estándar y el modelo de los controles afectivos pueden ser diferentes en sociedades que se encuentran en diferentes estadios de desarrollo, y hasta en diferentes estratos de una misma sociedad”¹⁵⁷

La conclusión que hace Elias nos deja la posibilidad de inferir que el miedo a la criminalidad no es el mismo en todas las civilizaciones y que, a pesar de que los grupos humanos se han desarrollado históricamente en ambientes de agresividad distinta, siempre el miedo ha sido un factor de control y pacificación forzada, razón por la que no se podría escribir una ‘receta’ que se ajuste a cualquier escenario. Finalmente, esta conclusión de Elias, nos dejaría la duda de si estamos en capacidad de calificar a una sociedad como ‘civilizada’ o de ‘incivilizada’ a otra.

Sobre las características de la formación de la sociedad humana, Berger y Luckman enfatizan la imposibilidad de encuadrar el comportamiento humano en un patrón social que pueda ayudar a predecir las reacciones ante las diversas circunstancias que presentan las relaciones entre los hombres; la conclusión que obtienen indica que: “El orden social...es, en consecuencia, una ininterrumpida producción humana: ‘Las relaciones sociales no

¹⁵⁶Cornelli, R. (2012) “*Miedo, Criminalidad y Orden*”. Bdef Edit. Buenos Aires. p. 248.

¹⁵⁷ Elias, N. (1988) *El proceso de la civilización*, Fondo de Cultura Económica, Madrid.

forman parte de la naturaleza de las cosas’, y no se las puede hacer derivar de las ‘leyes de la naturaleza’: ellas existen *solamente* como producto de la actividad humana”¹⁵⁸

Por otra parte, Pierre Bordieu va más allá en *El sentido práctico*¹⁵⁹, cuando recalca que no es la coerción el instrumento principal del dominio sino la legitimación, puesto que para lograr conservar el orden, se requiere socializar y poner en práctica mecanismos de legitimación que justifiquen un juego de roles entre dominados y dominantes, que termina siendo una ‘naturalidad construida’ en la que el poder puede ejercitar la forma de violencia más dominante, es decir la violencia simbólica¹⁶⁰, que es aquella en la que los dominados son obligados a colaborar activamente con los elementos que permiten su propia dominación.

Según los elementos que proporciona Bordieu, el paradigma no se puede filtrar fácilmente en la relación de dominio ya que a pesar de que las características de la relación a ser percibidas son establecidas por la parte dominante, es necesario que el dominado colabore activamente en la legitimación del orden que ha establecido la relación de dominio, es un efecto que fue denominado por Carlo Ginzburg como ‘circularidad entre los niveles culturales’¹⁶¹

Aplicado el último concepto a la actualidad, puede adquirir la denominación de ‘circularidad en la producción social del miedo’; proceso en el cual el miedo a la criminalidad no es simplemente un instrumento en manos de los grupos que detentan el poder para mantener estables sus propios espacios de dominio, sino que es un producto y, al mismo tiempo un componente caracterizante de una ‘mentalidad colectiva’, transversal y difundida, de un ‘universo simbólico’ que proporciona las coordenadas para percibir, ‘sentir’ y actuar, sin dejar de mantener fuertes lazos con el orden institucional.¹⁶²

Si se toma en cuenta la centralidad de la penalidad en la cultura moderna, en la que el Estado tiene el monopolio de la violencia utilizando los mecanismos estatales necesarios para mantener ese monopolio, Cornelli lo resume así:

¹⁵⁸ Cornelli citando a Berger y Luckman en *La construcción social de la realidad* (1998). p. 263.

¹⁵⁹ Bordieu, P., *El sentido práctico*(1994), Taurus, Madrid.

¹⁶⁰ La definición de violencia simbólica de Bordieu en *El Sentido práctico*, es: “aquella forma de violencia que es ejercida sobre el agente social con su propia complicidad” p. 45.

¹⁶¹ Ginzburg, C., (1976) *Il formaggio e i vermi. Il cosmo di un mugnaio del 500*, Einaudi, Torino.: Ginzburg al estudiar la historia de las mentalidades, específicamente en procesos contra la brujería de los siglos XVI y XVII, encontró evidencia en la que el concepto de brujería era más que una definición impuesta por las clases clericales de la época hacia la población, sino que además fue considerada una medida de represión y de defensa en las disputas sociales.

¹⁶² Cornelli, R. (2012) “*Miedo, Criminalidad y Orden*”. Bdef Edit. Buenos Aires. pp. 276-277.

“...el miedo a la criminalidad, en la época moderna, no es simplemente una emoción individual construida a través de una manipulación operada por las élites dominantes, o bien producida por un sistema cultural, sino que antes bien, es un estado de ánimo que circula transversalmente en la sociedad y que construye uno de los puntos neurálgicos de la producción cultural moderna, es decir, de la construcción, siempre conflictiva e incoherente, de aquel campo de significados que, entrecruzándose con las prácticas y las formas institucionales, constituye la modernidad”¹⁶³

El presente análisis, que incluye tópicos específicos del pensamiento foucaultiano sobre la penalidad, aborda a la vez el miedo analizado desde el pensamiento de Hobbes y las concepciones sobre el dominio de Bordieu, tratará de demostrar más adelante, que el ciudadano común actual, al emular las iniciativas de los ciudadanos de estratos económicos altos y aceptar la iniciativa del Estado a realizar alta inversión tecnológica con el fin de mejorar el nivel de seguridad y proteger al ciudadano, está dispuesto a ceder su privacidad e inclusive su comodidad, por lo que aceptará espacios confinados pero seguros para movilizarse en los sectores urbanos.

Entre los avances en el manejo de la criminalidad, dejando de lado el tradicional concepto punitivo-penal y al concentrar estos avances en el concepto de justicia reparadora, esta es una opción que se presenta como alternativa para alivianar la carga Estatal y a la vez reducir el efecto intimidante y posterior miedo que conlleva el significado de la pena; la justicia reparadora parece ser una de las salidas disponibles al alcance del sistema judicial que serán utilizadas, aplicando la carga hacia el mismo infractor, pero usándola como un instrumento de responsabilidad.

El ideal de Spinoza¹⁶⁴, opuesto al realismo de Hobbes, todavía vigente, parece estar lejos de la realidad cuando indica:

“Su fin [el del Estado] no es dominar a los hombres ni obligarlos por el temor a someterse al derecho ajeno; sino, por el contrario, liberar a todos del temor, para que puedan vivir, en la medida de lo posible, con seguridad, y ello, para que puedan gozar del mejor modo de propio derecho natural *a vitti* y actuar sin prejuicio para si y para los otros [...] El verdadero fin del Estado es, entonces, la libertad”

El origen de la violencia tiene múltiples causas y las teorías que explican su ciclo son muchas, sin embargo, Hobbes parte del concepto fundamental del instinto de conservación cuando menciona que:

“ [...] los hombres, iguales en las facultades del cuerpo y la mente, y en consecuencia también iguales en la esperanza de alcanzar los propios objetivos, se convierten en enemigos porque, al desear la misma cosa y no pudiendo usufructuarla

¹⁶³ Cornelli, R. (2012) “*Miedo, Criminalidad y Orden*”. Bdef Edit. Buenos Aires. p. 278.

¹⁶⁴ Spinoza, B., (2004) *Tratado Político*, Alianza editorial, Madrid, p. 482.

todos, al perseguir su objetivo ‘que es principalmente la propia conservación y a veces solo el propio placer’ intentan destruirse o someterse el uno al otro”¹⁶⁵

Si se llegase a comparar -en forma metafórica- el estado de guerra¹⁶⁶ con los actos criminales violentos que se llevan a cabo en un taxi, actos que se desarrollan en espacio y tiempo muy reducidos, en un escenario no esperado; al menos una de las partes [es decir la víctima] afronta condiciones de desventaja, sobre todo porque interviene el ‘factor sorpresa’; quizá solamente en ese momento, se cumple lo que Hobbes describe como *jus naturale*¹⁶⁷, como un postulado previo a la fundación del Estado en el Leviatán descrito en el siguiente párrafo:

“Las nociones de derecho y error, de justicia e injusticia, no tienen lugar. Allí donde no existe un poder común, no existe la ley; donde no hay ley, no existe injusticia. La violencia y el fraude son, en tiempos de guerra, las dos virtudes cardinales. Justicia e injusticia...son cualidades relativas al hombre que vive en sociedad, no en soledad. De esta misma condición [estado de guerra] se sigue también que no exista propiedad, ni dominio, ni distinción entre lo mío y lo tuyo, sino que pertenece a todo hombre todo lo que logra tomar y por todo el tiempo que logra conservarlo”¹⁶⁸.

Después de mencionar la primera Ley Natural [buscar la paz] y antes de analizar la segunda Ley Natural, Hobbes indica que esta estimula a la razón del hombre y en consecuencia luego propone la segunda Ley: “renunciar, en la medida en que se considere necesario para la paz y la propia defensa, al derecho al todo, y a contentarse con tener tanta libertad frente a los otros como se les concede a los otros frente a nosotros”¹⁶⁹, es decir, propone el desprendimiento como opción para mantener la paz cuyo fruto estaría reflejado en libertad.

No es desconocido que los delincuentes, especialmente los que actúan con agresividad, buscan obtener ventaja al aprovisionarse de armas o de elementos que infundan miedo en sus víctimas antes de ejecutar un acto criminal. En el caso de los conductores de taxi y de los choferes de autobus, el riesgo es mucho mayor que el que afrontan las personas con diferentes actividades económicas porque trabajan en

¹⁶⁵ Hobbes, T., (1996). *Leviathan*, Alianza editorial, Madrid. Cap. XIII

¹⁶⁶ “Con propiedad, el que plantea la ruptura de hostilidades por un conflicto armado con otra nación; o, internamente, en el supuesto de una guerra civil.” En Cabanellas, G. (1997). *Diccionario Jurídico Elemental*. Heliasta. Bs. As.

¹⁶⁷ “El que basado en los principios permanentes de lo justo y de lo injusto se admite que la naturaleza dicta o inspira a todos los hombres, como si la unanimidad entre los mismos fuera posible; aspiración que el Derecho positivo tiende a concretar como ideal humano. En Cabanellas, G. (1997). *Diccionario Jurídico Elemental*. Heliasta. Bs. As.

¹⁶⁸ Hobbes, T., (1996). *Leviathan*, Alianza editorial, Madrid. Cap. XIII p. 103

¹⁶⁹ Hobbes, *Leviatano*, Cap. XIV, p. 106.

condiciones de alto riesgo considerando que, además de la posibilidad de ser sorprendidos mientras conducen, por lo general los delincuentes atacan cuando están circulando por lugares desolados o donde la víctima no pueden pedir auxilio.

Como ejemplo de la relación poder-miedo, en el asalto a un transporte urbano, el miedo está directamente relacionado al poder (de un lado) y a la sumisión (visto del otro lado) al menos durante un momento; esta relación de poder bien definida puede cambiar de un instante a otro en caso de que las circunstancias se inviertan. Por lo dicho, el miedo mantiene una relación dialéctica con la razón únicamente en caso que las fuerzas sean equiparables y lleguen a un punto de neutralización entre ellas.

Desde el lado opuesto, el miedo - rara vez en el caso de un asalto- puede ser analizado desde un punto de vista positivo porque motiva a las partes en conflicto -que temen destruirse entre si mismos- para alcanzar acuerdos, evitando la paralización que usualmente el miedo extremo puede provocar. Se convierte en una “pasión razonada y al mismo tiempo *pensante; humana* y al mismo tiempo *civil*, en el sentido de que exige y pone en movimiento el proceso de civilización del hombre”¹⁷⁰

Si el miedo puede llegar a motivar a las partes, entonces se iniciaría una ‘guerra’ de pensamientos entre las partes para evitar caer en la sumisión y procurar mantenerse en el poder. En esa disputa que se destaca la creatividad aparecen ideas que, llevadas a la práctica, se traducen en avances tecnológicos. Por ejemplo, la idea de dotar de un escudo protector a los transportistas nació a partir de una experiencia en circunstancias en las que el miedo procuraba imponerse; si la idea puede llevarse a la práctica, debería ser considerado su potencial de eficacia.

La fabulosa capacidad que tiene el miedo para filtrarse por casi toda barrera física, emocional, política y social, podría llamarse ‘paranoia humana de la modernidad tardía’ por la permanente sensación de inseguridad que el ser humano ha venido experimentando desde mediados del siglo XX; por lo tanto:

“El hombre es el único de los seres vivientes que tiene la idea, la obsesión, el terror de la muerte. El hombre está obsesionado por la conciencia de que deberá morir y de que podría morir en cualquier momento, y esto lo lleva a un estado continuo de agitación interna que lo hace ver en todos lados peligros mortales. El miedo, en consecuencia, no es más fruto de una sensación orgánica, de decadencia de los propios órganos, sino existencial, cultural, derivado del *memento mori*, de saber que antes o después deberá morir”¹⁷¹

¹⁷⁰ Cornelli citando a Pasini, p. 291.

¹⁷¹ Cornelli, R. (2012) “*Miedo, Criminalidad y Orden*”. Bdef Edit. Buenos Aires. p. 308.

La solución que ofreció la modernidad para eliminar la violencia y los conflictos en toda sociedad fue el filtro del derecho; con el tamiz legal se garantizaría la tranquilidad social y, el sistema judicial con la herramienta del juicio penal que debía dejar precedentes, fue ideado como un instrumento simbólico que también contiene rituales a través del cual se asentaba esa solución.

Los frentes que debe encarar el ciudadano moderno, que contienen distintas formas de miedo son múltiples, desde el miedo que produce afrontar una sanción penal¹⁷², la preocupación de no saber si desde las instituciones se podrá garantizar el orden y la seguridad de forma individual o colectiva, el miedo a levantamientos o revoluciones que produzcan caos y, el miedo a la violencia difundida que es más notoria en los momentos críticos del Estado.

La sensibilidad en manejo del miedo permite a los gobernantes proveer treguas mínimas en tiempo y ámbito basándose en el establecimiento del Estado legítimo por el apoyo de los mandantes, dispuestos a poner en permuta su apoyo, tal como lo describe Guglielmo Ferrero: “Para exorcizar sus miedos existenciales, el hombre se da un orden social, confiándose al poder; pero éste, si no respeta los principios que lo legitiman, más que eliminar el miedo, lo refuerza y lo multiplica, ligándolo, en un círculo infernal, al uso de la fuerza”¹⁷³

Hay otros miedos que usualmente no son considerados sino hasta el momento de afrontarlos; entre los más usuales puede considerarse el miedo a la impunidad, ocasionado por corrupción, inexperticia, falta de seguimiento o lentitud del sistema judicial. Este miedo es paralizante para quien tiene interés en que se haga justicia.

De entre los miedos más relacionados con los asaltos a los medios de transportación pública, se puede mencionar:

- El miedo a la venganza ante un acto de justicia porque que el Estado no pueda proveer las garantías mínimas de integridad.

¹⁷² La mayoría de las normativas para el manejo del Estado contienen fuertes sanciones penales y el derecho de repetición dirigido a quienes tienen responsabilidad del manejo de fondos públicos; estas normativas por lo general amplían las sanciones y los responsables con la figura de la responsabilidad solidaria. Sería muy interesante abordar el tema del miedo desde la perspectiva del funcionario que trabaja permanentemente bajo estos parámetros, los de la “espada de Damocles”.

¹⁷³ Cornelli citando a Guglielmo Ferrero, p. 306, citado en “*Miedo, Criminalidad y Orden*”.

- El miedo a la vergüenza que el ciudadano sea señalado o ridiculizado por reclamar sus derechos ante el sistema judicial, sobre todo, cuando se trata de agresiones sexuales que terminan por estigmatizar a la víctima y hasta de hacerla responsable.
- El miedo a enfrentar la indiferencia de los demás, ocasionado por la falta de solidaridad y empatía, que no permita superar un evento en términos emocionales.
- El miedo a que un evento violento se repita ya que no se han tomado las medidas mínimas para evitar su re-edición.
- El miedo a perder el control y buscar venganza por mano propia, ocasionado por falta de confianza en el sistema de justicia y que, el evento termine con más violencia y nuevos actores involucrados.

A pesar de todo lo analizado hasta este punto, para Girard¹⁷⁴: “La ‘violencia esencial’ es el ‘monstruo’ del que los hombres siempre intentaron liberarse a través del rito sacrificial, durante el cual es inmolado un chivo expiatorio para que el originario y difundido miedo de todos hacia todos sea momentáneamente aplacado”, lo que explicaría en parte, el retorno a la calma que experimenta una comunidad después de encontrar a un acusado.

En cada etapa de la historia, el miedo ha dejado su huella y ha adquirido características tan variadas que le ha permitido ser parte de cada paso que damos; de hecho, es un elemento fundamental del comportamiento de las personas y está presente en las religiones, en la vida política y social de las personas, pero en la medida que aprendamos a manejarlo, tendremos la capacidad de liberarnos de parte de él o a su vez, servirnos de esa percepción como para liberar -o someter- a nuestros semejantes.

El miedo no actúa solamente considerando el poder coercitivo del Estado; alcanza un nuevo nivel con la probabilidad de un temor a recaer en un miedo recíproco –lo que generaría la posibilidad de sentir miedo a que se retorne a la guerra de ‘todos contra todos’- ocasionado por la baja eficiencia del aparato estatal que puede denominarse: ‘miedo al miedo’ equivalente al fracaso del Contrato Social hobessiano.

Con el pasar del tiempo y, de acuerdo a los escenarios que son afrontados, la ‘curva de experiencia’ acumulada nos convierte en expertos en manejo del miedo, algunos con mayor capacidad de procesarlo que otros; esa es la razón por la que la cita de Huxley es oportuna y se mantiene actual cuando dice: “Y no sólo al amor el miedo expulsa; también a

¹⁷⁴ Girard, R., (1982) *Des Choses cachées depuis la fondation du monde*, (trad. El misterio de nuestro mundo) Sigueme, Salamanca.

la inteligencia, la bondad, todo pensamiento de belleza y verdad, y sólo queda la desesperación muda; y al final, el miedo llega a expulsar del hombre la humanidad misma.”¹⁷⁵

2.4 Victimización de personas en Ecuador.

La publicación de datos referentes a violencia, seguridad ciudadana y sus temas relacionados, ha sufrido un boom en Ecuador desde inicios del siglo XXI. La concentración de los estudios sobre el tema se ha dirigido a las ciudades más grandes, lo que ha devenido en la centralización de la información. Muchas cifras se dejan de lado por parecer irrelevantes para la aplicación en los grandes centros urbanos a partir de los ‘datos significativos’ recogidos de esas grandes ciudades.

Sin embargo, la mayoría de los estudios publicados han coincidido en la complejidad del tema de la violencia y de una de sus manifestaciones en de la delincuencia, lo que obliga la continuidad de los procesos investigativos con el fin de determinar causalidades, tendencias y posteriormente, seguir desarrollando estrategias orientadas a intervenir en las condiciones y detonantes que las ocasionan.

Los datos más relevantes que son presentados a continuación han sido obtenidos de las cifras publicadas en algunos estudios en los que se compara la tendencia de los fenómenos sociales en América Latina. Se busca establecer de entre el rescate de esas cifras, una línea base para ubicar en el espacio, tiempo y contexto a los indicadores de violencia en Ecuador. Por lo tanto, incluye la información referente a victimización de personas en términos generales considerando que las cifras específicas serán analizadas al relacionarlas con el motivo del presente trabajo, que es el estudio de victimización de personas en los medios de transporte urbano, específicamente en taxis.

La aplicación de encuestas sobre victimización en el Ecuador es nueva y solamente data a partir del 2008¹⁷⁶. En 2010 se realizó una segunda encuesta a manos de la Universidad Central del Ecuador, publicada en enero del 2011 y para el momento de la publicación de este trabajo, se estarían procesando los datos referentes a la tercera

¹⁷⁵ Sánchez, J. (1995) *La Especie Rota: Análisis elemental de la libertad humana*. Universidad de Oviedo. Oviedo. p.476 (Citando a Aldous Huxley)

¹⁷⁶ Esta primera encuesta sirvió como línea base y entre los pasos a seguir sugeridos constan: 1. Generación de información, 2. Sostenibilidad de las iniciativas. 3. Propuesta de metas y objetivos. 4. Utilización para modernización policial y 5. Seguridad responsabilidad de todos.

Encuesta de Victimización y Percepción Ciudadana, con metodología adaptada a las sugerencias de la oficina especializada de las Naciones Unidas UNICRI¹⁷⁷.

La complejidad del manejo de las cifras de la delincuencia se ha agudizado por la incapacidad del Estado para establecer una metodología mínima, que permita potenciar el uso de esta valiosa información: parte de las denuncias eran recabadas por la Policía Judicial, otra parte se obtenía en las Fiscalías Provinciales, una parte adicional en los juzgados y, dependiendo del tipo de delitos, se continúa presentando denuncias ante las Comisarías y los entes Municipales especializados.

El segundo problema, luego de la falta de recopilación metódica de información, tiene que ver con la descoordinación en la unificación de bases de datos sobre denuncias. No es de extrañar por lo tanto, que un acto delictivo sea denunciado dos o más veces en diferentes instancias ‘con el fin de que alguna de las instancias haga algo al respecto’ o que por otra parte, a pesar de haber sido denunciado, un acto delictivo no quede registrado, sobre todo por el extravío de información.

Para los fines establecidos en esta investigación, que pretende analizar los datos relacionados a victimización en los medios de transporte urbano, especialmente el de transporte en taxis, se ha determinado que los datos estadísticos referentes a victimización de personas en Ecuador son dispersos, escasos e incompletos, metodológicamente mal registrados. Solamente a partir del primer trimestre del 2011 se inició un proceso metódico en el registro de los diferentes tipos de delitos que son reportados ante la Fiscalía General del Estado.

En el caso de la Fiscalía de la provincia de Orellana, la recopilación y registro de datos bajo normativas internacionales inició el 10 de Mayo del 2011, todavía con fuertes debilidades al momento de identificar y registrar el tipo de delito.

Por la evidencia, que obliga a desconfiar de los resultados estadísticos estatales, particularmente los registrados antes del año 2011 y, considerando que los factores inmersos en la movilización de grupos humanos son particulares en la provincia de Orellana, se ha tomado a esta provincia como un laboratorio de investigación de la violencia en los medios de transportación urbana, con énfasis en los taxis, debido a las siguientes particularidades:

¹⁷⁷ UNICRI: *United Nations Interregional Crime and Justice Research Institute*. (www.unicri.it)

a) El crecimiento poblacional de la provincia es el mayor registrado por el INEC¹⁷⁸ en todo el país en el período 2001-2010, con 58% de incremento, es decir que durante una década, la población pasó de 86.493 a 136.396.¹⁷⁹

b) Una de las características más destacadas del crecimiento poblacional es la diversidad de los estratos sociales, entre los que se destacan los estratos económicos medio y bajo. La avalancha migratoria empezó con la explotación de los campos petrolíferos Auca y Tigüino y la ampliación hacia el sur de la frontera de producción extractiva de petróleo a partir del año 2002. La mayoría de los inmigrantes llegaron a Orellana en búsqueda de fuentes de trabajo.

c) El número de migrantes extranjeros que se aloja en Orellana es incierto por la alta movilidad de este grupo humano; incluye a colombianos¹⁸⁰ como el mayor grupo de inmigrantes y a continuación un sinnúmero de nacionalidades correspondientes a técnicos de empresas petroleras que requieren sus servicios en Ecuador. El incremento de inmigrantes colombianos coincidió con el cerco que el ejército colombiano formó en contra de la guerrilla colombiana y el recrudecimiento del Plan Colombia bajo la administración de Álvaro Uribe.¹⁸¹

d) El nivel de inversión Estatal, sobre todo en la construcción de infraestructura vial, ha tenido un desarrollo muy acelerado en los últimos cinco años. Esto ha facilitado la movilización de personas desde otros lugares y la reducción de accidentalidad en las carreteras.¹⁸² Otro tipo de inversión, ya sea estatal o privada, orientada a la producción de bienes y servicios diferentes a la industria petrolera es casi inexistente, excepto por dos proyectos turísticos privados con un muy pequeño impacto social y económico.

La recopilación de información oficial incluyó la investigación documental en los archivos de la Fiscalía Provincial de Orellana, cuya información reposa en sendos libracos registrados de forma manual y bajo reprochables condiciones del manejo documental.

¹⁷⁸ Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.

¹⁷⁹ <http://redatam.inec.gob.ec/cgibin/RpWebEngine.exe/PortalAction?&MODE=MAIN&BASE=CPV2001&MAIN=WebServerMain.inl>

¹⁸⁰ Según una consulta telefónica realizada a la oficina regional de ACNUR en Nueva Loja para 2010 el dato oficial publicado para el año 2012 es de 1486 refugiados, pero el número de indocumentados podría haberse quintuplicado.
http://www.acnur.org/t3/fileadmin/Documentos/RefugiadosAmericas/Ecuador/2012/El_trabajo_de_ACNUR_en_Sucumbios_y_Orellana_2012.pdf?view=1

¹⁸¹ http://es.wikipedia.org/wiki/Plan_Colombia

¹⁸² Actualmente la provincia tiene tres vías terrestres de acceso: la primera ruta de 360 Km va desde Quito-Baeza-Lago Agrio (Nueva Loja)-Coca; la segunda ruta de 300 Km es desde Quito-Baeza-Loreto-Coca y, la tercera ruta de aprox. 400 Km va desde Ambato-Baños-Puyo-Tena-Loreto-Coca. Todas las vías son asfaltadas y/o pavimentadas e incluyen una altísima inversión en un centenar de puentes de concreto que reemplazan los obsoletos puentes temporales 'Bailey'.

El proceso de recolección de datos de campo incluyó a todas las compañías y cooperativas de taxis de la provincia de Orellana, con la participación activa de sus dirigentes y socios.

A pesar de varios intentos, fue imposible obtener datos confiables por parte de la Policía Nacional, debido a que el manejo documental y la metodología que es utilizada, dista mucho de cumplir parámetros internacionales elementales del manejo estadístico y de casuística. Por lo antes indicado y, con el objetivo de contar con información confiable, fue registrado cada uno de los datos encontrados en los archivos manuales de la Fiscalía de Provincial, para contrastarlos posteriormente con la información obtenida en el trabajo de campo con los taxistas.

Los estudios que han realizado múltiples entidades sobre delincuencia en el país, han sido en su mayoría aislados y no ha dejado de reflejarse el interés de darle un giro político de las cifras. Dependiendo de la coherencia de los datos presentados y luego de contrastarlos con las información obtenida de entidades multilaterales serias, estos han servido como línea base para un sinnúmero de estudios sociales, de los cuales algunos mantienen continuidad y han sido adoptados como fuente de información gubernamental en distintos niveles de gobierno.

Bajo este contexto, entre las entidades que lideran el estudio de hechos sociales en Ecuador está el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales- Sede Ecuador y la Universidad Católica del Ecuador entre las principales.

En lo posterior, al referirnos a los hechos delictivos, utilizaremos las cifras de las entidades antes mencionadas y estas, serán comparadas con los indicadores publicados por varios organismos internacionales como Naciones Unidas, Banco Mundial y Latinobarómetro.

Las principales fuentes de datos para realizar el análisis de victimización de personas en Ecuador han sido el informe de Seguridad Ciudadana 1990-1999¹⁸³ y, para monitorear la información se utilizó los informes de Latinobarómetro 2007¹⁸⁴, 2010¹⁸⁵ y 2011.

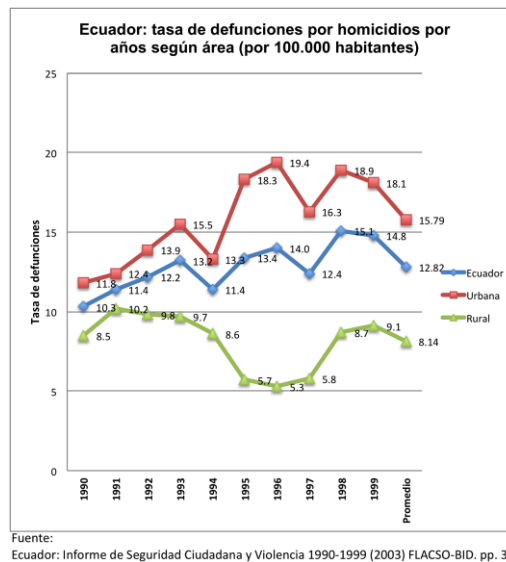
El siguiente gráfico revela la evolución de la tasa defunciones por homicidios en Ecuador por cada 100.000 habitantes, corresponde a la década de los 90. El detalle muestra

¹⁸³ Ecuador: Informe de seguridad ciudadana y violencia 1990-1999 (2003). Flasco Ecuador-BID. Rispegraf. Quito.

¹⁸⁴ Corporación Latinobarómetro. (2007) Banco de Datos en Línea. Santiago.

¹⁸⁵ Corporación Latinobarómetro. (2010) Banco de Datos en Línea. Informe 2010. Santiago.

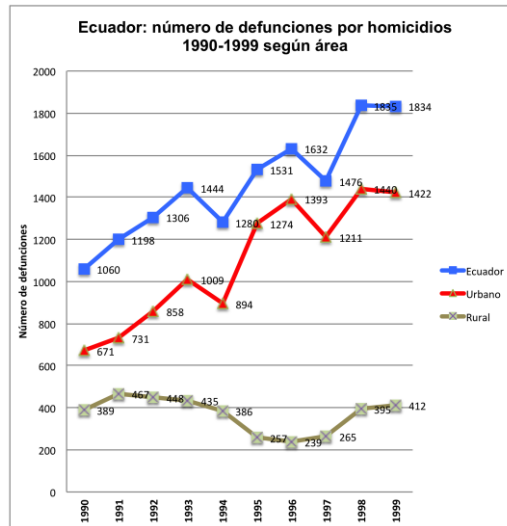
las curvas de tres parámetros: homicidios en el área urbana, en el área rural y la compilación nacional. Es evidente la relación inversa de las curvas de homicidios cometidos en las áreas urbana y rural entre los años 1994-1997, que se podría interpretar como una movilización de los casos de homicidio desde el campo a la ciudad, sin embargo, la tasa promedio nacional del año 1998 se dispara y supera 15 puntos, lo que sugiere la inclusión de otros factores.



Fuente: Ecuador: Informe de Seguridad Ciudadana y Violencia 1990-1999 (2003) FLACSO-BID. pp. 34

Gráfico N° 9: representa las defunciones por homicidios en Ecuador durante la década de los noventa, por cada 100.000 habitantes, clasificados por área urbana y rural.

El número de personas, víctimas de homicidio, a nivel nacional en la misma década está detallado en el gráfico que es presentado a continuación. Demuestra una curva pendiente ascendente muy inclinada que casi duplica el número de víctimas en la década, puesto que sufre un incremento de 1060 a 1834 homicidios a nivel de todo el país. Lo contrario sucede con el número de víctimas contabilizadas en el sector rural por esta misma causa, aunque hay un ligero repunte a finales de la década. En ambos casos, las cifras muestran que el número de víctimas por homicidio mantuvo un ritmo ascendente y que la mayoría de los casos se producen en los centros poblados, que es el principal entorno en donde se concentra el transporte urbano, incluidos los taxis.



Fuente: Ecuador: Informe de Seguridad Ciudadana y Violencia 1990-1999 (2003) FLACSO-BID, pp. 34
Elaborado por: Adrián Palacio

Gráfico N° 10: este gráfico denota el número de personas asesinadas, que a diferencia del gráfico anterior que compara las mismas cifras por cada cien mil habitantes, nos permite tener una idea más cercana de cuantas personas fueron víctimas mortales.

El número de defunciones y la tasa por cada 100.000 habitantes, analizados por género durante la década de los noventa, detallados en la siguiente tabla muestra que las principales víctimas de homicidio fueron hombres, y que la relación de las muertes por esta causa comparados por género, indica que por cada víctima femenina se registran diez víctimas masculinas, información que será relevante a la hora de comparar el número de víctimas de violencia y asaltos en el transporte urbano, especialmente en taxis urbanos.

Tabla N° 17: esta tabla nos facilita un panorama general de las defunciones masculinas y femeninas, por número y tasa, además de comparar las defunciones por género, en el período 1990-1999.

Número, tasas de defunción masculinas y femeninas por homicidios e incrementos porcentuales, según años.							
	Defunciones masculinas			Defunciones femeninas			Relación
	Número	Tasa	Incremento	Número	Tasa	Incremento	Tasas masc/fem
1990	954	18.5		98	1.9		9.6
1995	1385	24.1	30.1	136	2.4	24.2	10.1
1999	1668	26.8	11.3	163	2.6	10.6	10.1
1990 -99			44.7			37.4	

Fuente: Ecuador: Informe de Seguridad Ciudadana y Violencia 1990-1999 (2003) FLACSO-BID, pp. 35
Nota: Algunos datos no coinciden con los totales del país, debido a que el análisis no incluyó en los cálculos las defunciones en el exterior, así como las de las personas cuya edad se ignoraba.

Con el fin de determinar cuáles son los grupos humanos que corren mayor riesgo y que se exponen a la violencia, clasificando las defunciones por edad, la siguiente tabla detalla los cuartiles por edad. El número de víctimas, la tasa por cada 100.000 habitantes y el porcentaje de incremento de los homicidios registrados en Ecuador en la década de los años 90 es el siguiente:

Tabla N° 18: Esta tabla nos permite establecer que, según los grupos de edad, la población más expuesta a los homicidios, durante la década de los noventa fue el grupo entre 15 y 49 años de edad.

Número, tasas de defunción por homicidios e incrementos porcentuales por grupos de edad según años												
Edad/Año	0 - 4 años			5 - 14 años			15 - 49 años			50 años y más		
	No.	Tasa	Incremento	No.	Tasa	Incremento	No.	Tasa	Incremento	No.	Tasa	Incremento
1990	10	0.7		22	0.9		857	16.9		163	13.6	
1995	11	0.8	6.4	22	0.8	-4.7	1266	21.5	27.2	222	15.9	16.7
1999	16	1.1	43.9	27	1.0	19.6	1581	23.8	10.7	227	14.3	-10.0
1990 – 99			53.1			14.0			40.7			5.0

Fuente: Ecuador: Informe de Seguridad Ciudadana y Violencia 1990-1999(2003) FLACSO-BID. pp. 35

Las cifras más destacadas corresponden al tercer cuartil que agrupa a las personas comprendidas entre 15 y 49 años de edad, con una tasa de crecimiento del 40.7%. La tasa correspondientes a los niños entre los 0 y 4 años es mucho más elevada (53.1%) pero en función del número de casos reportados y considerando que los niños permanecen la mayor parte del tiempo en sus hogares, no es relevante para el objeto de estudio de esta investigación, pero no deja de enviar un mensaje sobre la evolución del fenómeno violencia en Ecuador.

En el siguiente gráfico se organizó a Ecuador por provincia, según el número de homicidios suscitados, de acuerdo a las provincias más violentas y considerando tres momentos diferentes: los casos registrados en los años 1990, 1995 y 1999. Para el año 1990, Sucumbíos fue la tercera provincia más violenta; en 1995 es la segunda más violenta y para finales de la década se convierte por una gran diferencia, con un promedio de 33 de homicidios por cada 100.000 habitantes, en la provincia más violenta del país. Para este período, Ecuador refleja una promedio nacional de 14.8 víctimas¹⁸⁶. Hay que recordar que la provincia de Sucumbíos se conformó en 1989 al reclamar de parte del territorio de la

¹⁸⁶ La tasa de promedio nacional registrada fue de 14.8 homicidios por cada 100.000 habitantes, con una alta dispersión porque en Esmeraldas, Sucumbíos y Los Ríos se registró 30, mientras que en otras provincias, incluidas las amazónicas como Zamora Chinchipe y Morona Santiago fue de 3 por cien mil, en: Arcos, X. (2003) Ecuador: Informe de Seguridad Ciudadana y Violencia 1990-1999. FLACSO-BID, Quito.

provincia de Napo. El mismo procedimiento realizó la provincia de Orellana en 1998. Se toma como referencia a Sucumbíos por la estrecha relación que mantienen ambas provincias gracias a la industria petrolera, la migración y los escasos 96 kilómetros que separan a sus capitales.

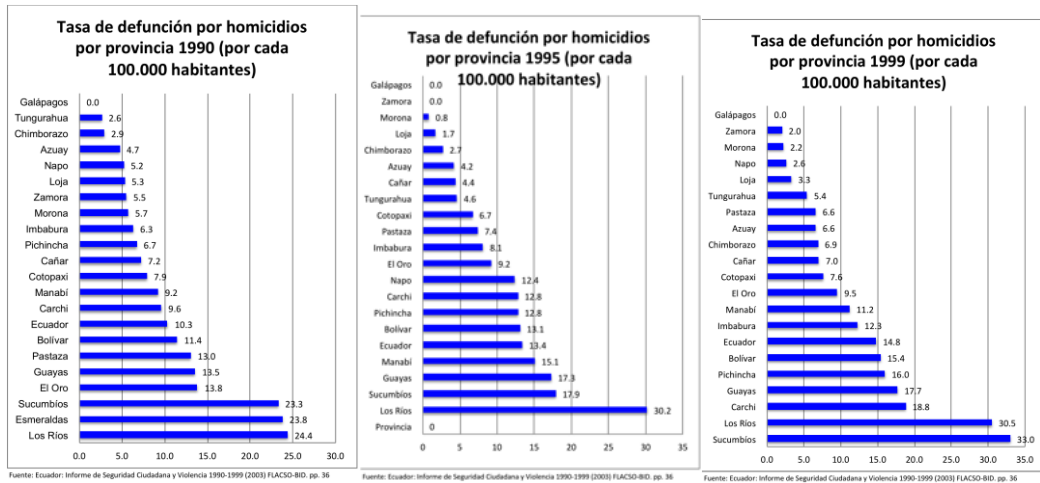


Gráfico N° 11: las tres imágenes de este gráfico permiten clasificar a las provincias de Ecuador con mayores tasas de defunción por homicidios en tres momentos: 1990, 1995 y 1999.

A partir del 2003, la concentración de la industria petrolera de la amazonia fue trasladada, buscando facilidades logísticas, a la provincia de Orellana como consecuencia de la mayor productividad obtenida y la inminente exploración de nuevos campos; el proceso incluyó la violencia que acarrear los grupos humanos.

La tabla presentada a continuación, muestra tres momentos de los incrementos porcentuales de defunciones por homicidios en Ecuador. La primera columna registra el periodo 1990-1995, la segunda columna el 1995-1999 y la última columna la información de la década 1990-1999.

Napo comienza la década con un incremento del 136,1 % de homicidios en relación con el período anterior, y termina la década con una caída del 79,2%; nótese que esta cifra se entendería porque, lo que actualmente es Napo no tenía explotación petrolera, pero había explotación en el territorio que ahora corresponde a Sucumbíos, es decir a partir 1989. Al final de la década, Napo registra un decrecimiento del 50,9 % en homicidios y Sucumbíos un incremento del 41,8%. Esto demostraría la relación directa que existe entre explotación petrolera, movilización humana y homicidios:

Tabla N° 19: presenta los incrementos porcentuales de defunciones por homicidios, por provincia en la década 1990-1999.

Incrementos porcentuales de las tasas de defunción por homicidios según provincias 1990-1999								
No.	Provincia	90 – 95	No.	Provincia	95 - 99	No.	Provincia	90 – 99
1	Napo	136,1	1	Morona	166,9	1	Pichincha	140,8
2	Pichincha	92,9	2	Chimborazo	151,3	2	Chimborazo	135,8
3	Tungurahua	75,4	3	Loja	93,2	3	Tungurahua	108,8
4	Manabí	64,2	4	Sucumbios	84,9	4	Carchi	96,2
5	Carchi	33,3	5	Azuay	60,0	5	Imbabura	95,4
6	Ecuador	29,4	6	Cañar	59,7	6	Ecuador	43,1
7	Imbabura	29,0	7	Imbabura	51,4	7	Sucumbios	41,8
8	Guayas	28,3	8	Carchi	47,2	8	Esmeraldas	41,3
9	Esmeraldas	27,6	9	Pichincha	24,8	9	Azuay	40,6
10	Los Rios	24,0	10	Tungurahua	19,0	10	Bolívar	35,2
11	Bolívar	15,3	11	Bolívar	17,3	11	Guayas	31,3
12	Chimborazo	-6,2	12	Cotopaxi	12,9	12	Los Rios	25,1
13	Azuay	-12,1	13	Esmeraldas	10,8	13	Manabí	21,9
14	Cotopaxi	-15,1	14	Ecuador	10,6	14	Cañar	-3,0
15	Sucumbios	-23,3	15	El Oro	3,3	15	Cotopaxi	-4,1
16	El Oro	-33,6	16	Guayas	2,4	16	El Oro	-31,4
17	Cañar	-39,2	17	Los Rios	0,9	17	Loja	-38,4
18	Pastaza	-43,2	18	Pastaza	-10,6	18	Pastaza	-49,2
19	Loja	-68,1	19	Manabí	-25,7	19	Napo	-50,9
20	Morona	-85,9	20	Napo	-79,2	20	Morona	-62,5
21	Zamora		21	Zamora		21	Zamora	-63,4
22	Galápagos		22	Galápagos		22	Galápagos	

Fuente: INEC
Elaboración: FLACSO, Sede Ecuador
Fuente: Ecuador: Informe de Seguridad Ciudadana y Violencia 1990-1999 (2003) FLACSO-BID. pp. 37

La siguiente tabla detalla, en términos generales, las causas de los homicidios registrados en el país durante 1999 y contiene el 38% de homicidios identificados como ‘por otros medios’ que significan 697 homicidios, cuya verdaderas causas no fueron identificadas:

Tabla N° 20: esta tabla muestra las cifras de homicidios, según género, durante el año 1999. La clasificación de las cifras demuestran que la utilización de armas de fuego son la principal mecanismo y, por otra parte, permite demostrar que la clasificación de los homicidios es muy general por parte de las entidades encargadas de llevar los datos estadísticos.

Causa de homicidios según sexo 1999						
	Sexo de la víctima				Total	
	Hombre		Mujer			
Causas de defunciones por tipo	%	Número	%	Número	%	Número
Homicidio por envenenamiento y ahogamiento	3.6	60	9.1	15	4.1	75
Homicidio con arma de fuego	59.4	992	42.7	70	57.9	1,062
Homicidio otros medios	37.0	618	48.2	79	38.0	697
Total	100	1,670	100	164	100	1,834

Fuente: Ecuador: Informe de Seguridad Ciudadana y Violencia 1990-1999 (2003) FLACSO-BID. pp. 62

Las cifras ocultas de homicidios motivaron el presente estudio, porque no ha sido posible obtener el número de delitos, relacionados con ataques a la transportación terrestre pública, especialmente aquellos que afectaron al gremio de taxistas. La principal cifra útil que se obtiene de esta tabla es la que corrobora que el 90 % de los homicidios son cometidos contra personas de género masculino, registrada antes.

De otra parte, el análisis de los homicidios producidos con la utilización de una arma de fuego clasificados por el rango de edad, refleja una concentración en hombres adultos entre los 25 a 39 años, lo que indica que son aproximadamente 50% más propensos a convertirse en víctimas comparados con hombres de otros rangos de edad. La tendencia se repite en el género femenino como las más expuestas en el mismo rango de edad, aunque con un número de víctimas 10 veces menor. El detalle lo resume la siguiente tabla:

Tabla N° 21: permite reconocer que la concentración de homicidios cometidos con armas de fuego está en el rango de edad entre 25 a 39 años.

Homicidios por arma de fuego según edad y sexo de la víctima, 1999						
Grupo de edad	Sexo de la víctima				Total	
	Hombre		Mujer			
	Número	%	Número	%	Número	%
0 a 4	5	0.5	1	1.4	6	0.6
5 a 9	2	0.2	3	4.3	5	0.5
10 a 14	7	0.7	3	4.3	10	0.9
15 a 19	108	10.9	7	10	115	10.8
20 a 24	185	18.6	15	21.4	200	18.8
25 a 39	432	43.5	22	31.4	454	42.7
40 a 59	213	21.5	12	17.1	225	21.2
60 y +	40	4	7	10	47	4.4
Total	992	100	70	100	1,062	100

Fuente: Ecuador: Informe de Seguridad Ciudadana y Violencia 1990-1999 (2003) FLACSO-BID, pp. 63

Es interesante que, al compilar algunos de los datos relacionados a la seguridad ciudadana publicados el año 2003 y relacionarlos con los gobiernos correspondientes a cada periodo, se aprecia que las tasas de privados de la libertad, de acuerdo a la causa de la detención, se incrementan aparentemente en función de las condiciones sociales de cada periodo. El detalle está especificado en la siguiente tabla:

Tabla N° 22: en esta tabla se puede observar, además de la tasa de detenidos por causa, las tasas más altas clasificadas por gobierno durante las décadas 1980-2000.

Tasas de detenidos por causa de detención (por cada 100.000 habitantes)												
Año	Robo en pequeño	Robo y asalto	Asalto comercios y bancos	Agresión	Homicidio e investig. por muerte	Secuestro y rapto	Violación y estupro	Delitos contra S. Pública	Investig. y sospecha	Otros delitos	Periodo de gobierno	Gobernante de turno
1980	64.1	31.4	0	4.4	4.6	0	6	0	87.8	37	1979 - 1981	Jaime Roldós Aguilera
1985	63.2	50.9	0	7.3	4.1	0.1	6.7	0	77.1	78.1	1984 - 1988	León Febres Cordero
1990	148.2	40.1	0	8.6	7.4	1.9	4.1	2.2	119.9	15.7	1988 - 1992	Rodrigo Borja Cevallos
1995	102.2	83.2	0.2	16.9	0.1	2.4	5.5	13.4	40.9	22.7	1996 - 1997	Abdalá Bucaram Ortíz
1999	117.7	123.2	1.2	25.8	10.2	2.6	6.2	32.4	34.5	14.6	1998 - 2000	Jamil Mahuad

Fuente: Ecuador: Informe de Seguridad Ciudadana y Violencia 1990-1999 (2003) FLACSO-BID. pp. 88

Las cifras indican que los periodos gubernamentales con tasas más altas de detención corresponden a cuatrienio 1988-1992, al fugaz gobierno de un semestre entre 1996-1997 y al segundo periodo interrumpido entre 1998-2000.

Al desagregar la tasa de detenidos por cada 100.000 habitantes entre 1995 a 1999, esta vez por provincia, las cifras indicadas corroboran índices de violencia mayores en las provincias fronterizas de Sucumbíos, Esmeraldas y con 20 puntos menos en el tercer lugar lo ocupa la provincia de Los Ríos. El siguiente gráfico lo describe:

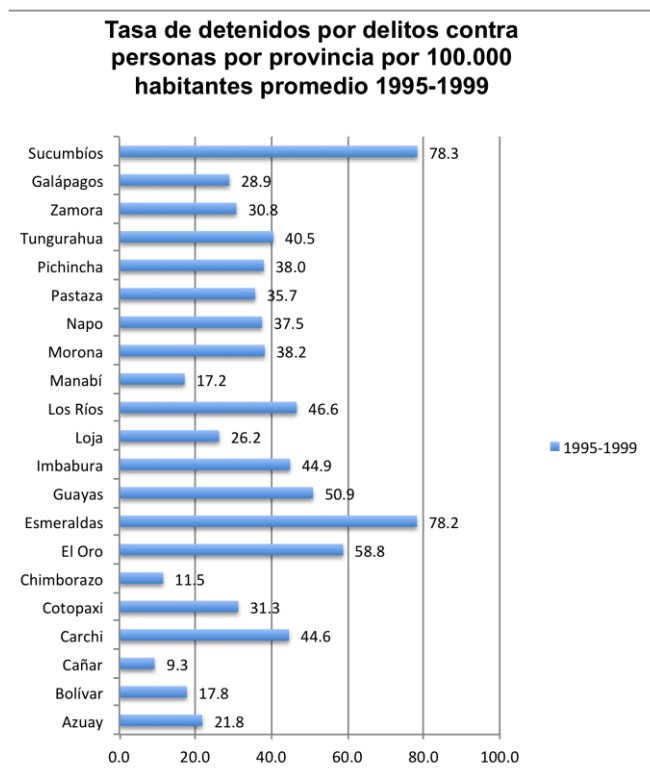


Gráfico N° 12: representa la graficación en barras de las tasas de detenidos por delitos contra las personas, por provincia, durante el lustro 1995-1999.

Los datos presentados sobre la victimización de personas en Ecuador son elocuentes y motivo suficiente para buscar nuevas alternativas que reduzcan la victimización. Si bien la emergencia para reducir esa tendencia está concentrada actualmente en la exploración y aplicación de tecnología electrónica relacionada con la vigilancia y el monitoreo, no será posible mantener un avance sostenido en este proceso sin la aplicación de medidas de protección física más efectivas -que incrementen el tiempo de acción de los victimarios, de manera que la exposición y el esfuerzo para victimizar sea mayor, más riesgoso y permita mayor cantidad de tiempo de reacción para las víctimas o mayor grado de alerta y reacción ante la amenaza- además del involucramiento comunitario con este fin.

La solidaridad que conlleva empatía, parece ser el mecanismo inmediato y de largo plazo que permitirá evitar, o al menos reducir, la intromisión tecnológica¹⁸⁷ que por ahora es la punta de lanza utilizada para enfrentar la violencia y criminalidad. La siguiente cita nos recuerda que la opción de la solidaridad ha estado latente durante mucho tiempo:

“Emile Durkheim, observando las transformaciones sociales conexas a la primera industrialización, consideraba que era posible una transición desde las formas de solidaridad pre-modernas¹⁸⁸, garantizadas por la adhesión de todos los miembros de una comunidad a una conciencia colectiva superior, hacia nuevas formas de solidaridad, fundadas sobre la cooperación entre sujetos distintos y autónomos”¹⁸⁹

Más allá del ideal de Durkheim, aterrizar esa utopía, en un contexto en el que el ser humano es complejo y egoísta, materialista y ególatra y que, lograr el desarrollo y permanencia de una conciencia colectiva superior, implicará una tarea muy ardua a largo plazo e ingentes recursos, más aún si “...el desarrollo capitalista, el tecnológico y el pluralismo -ético, religioso, cultural, jurídico, étnico- están poniendo en crisis, y de modo intenso, la capacidad de regulación social y jurídica, con el riesgo de que se construyan vínculos de solidaridad insuficientes”¹⁹⁰

Sin embargo, parece que el pensamiento durkheimiano encuentra un anacronismo a la hora de encontrar nuevos valores, formas de regulación y creencias; en definitiva nueva

¹⁸⁷ Relacionada con la pérdida de los espacios privados y personales que la tecnología esta rebasando en la cotidianidad de las personas.

¹⁸⁸ La solidaridad mecánica considerada como propia de las sociedades premodernas, se basa en la semejanza e igualdad de las tareas, actividades y percepciones de los individuos de un grupo, sustentada sobre una comunidad de creencias. Por su parte, la solidaridad orgánica, que se encuentra en las sociedades modernas, se basa en la interdependencia de los miembros de una sociedad, es decir, tiene una base cooperativa. En: Arriagada, I., Capital social: potencialidades y limitaciones analíticas de un concepto, (2003), Estudios Sociológicos XXI, núm 63, El Colegio de México, México.

¹⁸⁹ Cornelli. R. (2012). Miedo, Criminalidad y Orden. BdeF. Buenos Aires. p. 173.

¹⁹⁰ *Ibid.* p. 173.

conciencia colectiva, por la sensación aplastante que deriva del desarrollo económico-capitalista, tecnológico y el pluralismo en lo ético, religioso, cultural, jurídico, étnico que pone en riesgo el proceso de construcción de nuevos vínculos solidarios, en una sociedad mundial que cada vez es más cercana gracias a la comunicación y más lejana en términos humanos.

CAPÍTULO 3

Relación entre la seguridad ciudadana y la transportación público terrestre en Ecuador.

La promesa que el Estado hizo a partir de la Revolución Francesa, en lo referente a libertad, rigió hasta que la burguesía se apoderó de los derechos en beneficio de los pocos dueños del capital. Como consecuencia, esas libertades y la seguridad de los derechos de pocos se concentró y realizó a través de una exclusión que favorecía a los que ‘garantizaban la existencia del Estado’, cuyas necesidades obtenían prioridad sobre las de otros. Esta es, además, una de las razones históricas por las que el fascismo de la posguerra de la II Guerra Mundial encontró un benefactor en las democracias liberales, para evitar que el socialismo avance en su intención de lograr acceso a esos privilegios de pocos.

Por estas razones, “Si la seguridad es entendida como derecho subjetivo y condición esencial para un ejercicio efectivo de las libertades fundamentales, entonces cualquier individuo, en cualquier ocasión en la que se sienta amenazado, le exigirá al Estado una intervención en garantía de su propia seguridad, intervención que debería ser tanto más eficaz cuanto más limite las libertades fundamentales de terceros”¹⁹¹. Así se llega al dilema en el que el Estado debe tratar de asegurar permanentemente el balance oportuno de las dos variables: seguridad y libertades.

Las condiciones socio-económicas que no permiten mantener una fuente de trabajo estable, como sucede en el caso de estudio de los conductores de vehículos de transportación urbana, en particular de los choferes de taxi contratados, es otro motivo para que la persona desarrolle inseguridad e incertidumbre por efecto de un ‘constructo cultural’ con efectos nocivos para su identidad individual. La razón es que “[...] la estabilidad del puesto de trabajo es, en nuestro sistema socio-cultural, la condición que permite acceder a los bienes y servicios necesarios para vivir y sobrevivir, pero es también un elemento que provee una identidad estable, a partir de la cual darles significado a las expresiones cotidianas.”¹⁹²

¹⁹¹ Cornelli. R. (2012). Miedo, Criminalidad y Orden. BdeF. Buenos Aires. p. 142.

¹⁹² *Ibíd.* p. 217.

La desconfianza es un gran tema de discusión en la cultura occidental, porque, al parecer, no ha sido capaz de desarrollar métodos de auto-regeneración, que puedan conducir al progreso social y humano. Por el contrario, ha sufrido un retroceso en algunas de sus formas de comprensión de la vida social; por ejemplo, entre sus productos se hallan la homogenización de grupos con intereses comunes y el alejamiento del bienestar general real.

Cornelli menciona lo que Zygmunt Bauman considera a la actual sociedad global de mercado una época de desempeño en la que la “dedicación al trabajo se transforma en una lucha cotidiana por la supervivencia”. Esta lucha incluye medidas en las que el modelo adoptado se basa en el seguimiento electrónico de las acciones de las masas. Es una nueva técnica de control, sin necesidad que los ciudadanos estemos confinados en los límites físicos y sociales de una prisión, además convierte la vida cotidiana en una suerte de panóptico cuando señala que: “[...] el modelo panóptico de gobierno, basado en la vigilancia y el monitoreo de los comportamientos, está disgregándose rápidamente y cediendo el paso a un sistema de auto-vigilancia y auto-monitoreo, aún más eficaz que la reglamentación normativa y el control policial [...]”¹⁹³

La inseguridad ciudadana, además de la delincuencia, puede tener otros elementos detonantes, pero en el caso de la movilización de personas en los centros urbanos, se incluye la siniestralidad en el transporte, es decir, los accidentes de tránsito. Estos se producen por diversas causas que, a criterio de Carrión¹⁹⁴, por ser previsibles en su mayoría, “lo más correcto sería tratarlos como parte de la violencia urbana y de la inseguridad en el ámbito específico de la transportación¹⁹⁵”. No son pocos los accidentes de tránsito en los que, entre las consecuencias, se registran accidentes de tránsito.

Este autor también hace un cuestionamiento al señalar que la “accidentalidad lo que hace es buscar ‘chivos expiatorios’ -generalmente conductores- para esconder los actores directos y la lógica profunda de este tipo particular que este tipo de violencia tiene” ; de ahí, que identifica dos causas: 1) el crecimiento del parque automotor privado y el desarrollo tecnológico de esta industria y 2) el modelo de gestión del transporte urbano. Sin embargo, Fernando Carrión olvida que, así como ‘las pistolas no matan gente, es la gente la que mata gente’, no se puede señalar al incremento del parque automotor y al

¹⁹³ Cornelli, R., (2012), Miedo, Criminalidad y Orden, Ed. BdeF, Buenos Aires, p. 213.

¹⁹⁴ Carrión, Fernando: Dr. (c) Universidad de Buenos Aires, Argentina Profesor investigador de la facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, sede Ecuador.

¹⁹⁵ Carrión, F. (2008) *Ciudad Segura # 23: ¿Accidentalidad vial o violencia urbana?*, Flacso-Ecuador, Quito, p.1.

desarrollo tecnológico de los vehículos modernos para alcanzar mayor potencia y velocidad, entre los principales responsables del incremento en el número de siniestros.

Las normas de tránsito se establecen para ser respetadas tanto por el conductor de una bicicleta como por quien conduce un gran camión. Como consecuencia del exceso de vehículos que circulan en las calles, quizá se puede calificar de posibles causas para el incremento de accidentes a la neurosis o a las patologías ocasionadas por el smog, que a su vez pueden producir crisis de ansiedad u otro tipo de enfermedades. Las pretendidas causas mencionadas por Carrión por lo tanto, se configurarían entre los síntomas que presenta la mala planificación estatal en educación vial para los diferentes actores: Estado, usuarios, conductores, peatones, etcétera. Es verdad que a mayor número de vehículos se incrementa la probabilidad de que ocurran accidentes entre ellos, pero esa es solamente una tendencia estadística que puede ser controlada con soluciones tecnológicas y normas de circulación entendidas y respetadas.

En el futuro cercano, las soluciones propuestas parecen centrarse en las diferentes estrategias adoptadas por gobiernos de países nórdicos en conjunto con las marcas automotrices, principalmente relacionadas con el desarrollo de vehículos ultra-compactos (para dos pasajeros) impulsados por electricidad, con autonomías respetables – no menor a 100 kilómetros- que permitirá eliminar smog, reducir la demanda de estacionamientos y promocionar otras alternativas de movilidad ciudadana; a esta estrategia se suma la permanente opción de la bicicleta o la reciente motocicleta eléctrica que ha sido develada a partir del segundo semestre del 2014. La transportación masiva de personas deberá ser interpretada como una opción para cubrir corredores que abarquen los polos de las ciudades y la necesidad de residir en un lugar cercano al lugar de trabajo se convertirá en imposición.

A continuación se describe el número de vehículos matriculados en Ecuador hasta el año 2011. Nótese que el número de vehículos de alquiler se duplicó en aproximadamente 14 años y que casi se triplicó la cantidad de vehículos estatales:

Tabla N° 23: describe el incremento del número de vehículos matriculados que circulan en Ecuador durante el período 1997-2011. Nótese que para el año 2011, el número de vehículos de alquiler matriculados supera 45.000 unidades.

DETALLE DE LOS VEHÍCULOS QUE CIRCULAN EN ECUADOR					
Año	Vehículos matriculados por uso (1997-2011)				
	Total	Particular	Alquiler	Estado	Municipal
1997	561,864	531,189	22,842	6,184	1,649
1998	587,350	554,040	25,611	5,959	1,740
1999	624,924	592,252	25,700	5,284	1,688
2000	646,040	617,116	23,047	4,481	1,396
2001	621,181	594,206	20,503	4,882	1,590
2002	663,231	624,466	32,176	4,786	1,803
2003	723,176	679,548	34,949	6,712	1,967
2004	764,086	726,867	29,691	5,225	2,303
2005	867,666	827,166	30,504	7,530	2,466
2006	961,556	915,089	38,644	5,613	2,210
2007	920,197	873,697	36,959	6,929	2,612
2008	989,039	953,199	29,590	4,773	1,477
2009	905,651	867,387	29,370	7,329	1,565
2010	1,171,924	1,116,201	37,352	14,567	3,804
2011	1,418,339	1,354,346	45,282	14,575	4,136

Fuente: Anuario de Estadísticas de Transporte INEC Elaboración: Adrián Palacio

Elaboración: Adrián Palacio.

La mala calidad del servicio del transporte público en Ecuador ha favorecido la opción que el usuario adquiera un auto propio, a fin de viajar en mejores condiciones de seguridad y confort, aunque esta decisión implique asumir nuevos riesgos y motivos de preocupación. De esta manera, los automóviles particulares son un medio para huir de abandono del espacio público, y se estarían convirtiendo en “el equivalente sobre ruedas a las urbanizaciones privadas amuralladas y con accesos vigilados”¹⁹⁶. El fenómeno también puede representar una forma de distinción y de estatus, aunque por si mismo constituya una nueva forma de auto-confinamiento. La tabla anterior detalla la triplicación del número de vehículos particulares en el mismo periodo.

En los sistemas de movilidad pública, especialmente el brindado por buses y taxis, la inseguridad ciudadana no solamente es la principal fuente de las deficiencias del sistema masivo¹⁹⁷ de transportación terrestre, sino que logra ‘congelar’ las deficiencias del sistema

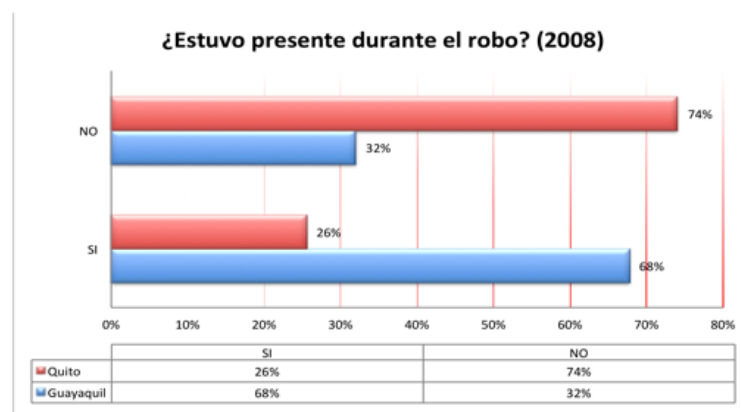
¹⁹⁶ Chauvín, J. (2008) *Ciudad Segura # 23: ¿Accidentalidad vial o violencia urbana?*, Flacso-Ecuador, Quito, p.4.

¹⁹⁷ Según el art. 77 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, “Constituye una operadora de transporte terrestre, toda empresa, ya sea compañía o cooperativa que [...] haya obtenido legalmente el título habilitante, para prestar servicio de transporte terrestre en cualquier de sus clases y tipos”.

en el tiempo, y así perennizar el círculo vicioso (ineficiencia-rechazo-baja rentabilidad) que obliga a los usuarios a buscar mejores opciones en seguridad y confort.

Una vez que un ciudadano decide adquirir su propio vehículo para evitar el uso de transporte masivo, debe enfrentarse al posible robo de su vehículo. El robo de vehículos en Ecuador se concentra en las dos principales ciudades (Quito-Guayaquil), que sumaron el 58%¹⁹⁸ de las denuncias nacionales registradas en el año 2008. Según la misma fuente, “no sorprende que el porcentaje de casos de robos de vehículos en el que se registran testigos sea el más alto y significativo en Guayaquil (67,8%)...en Quito...74%”

El siguiente gráfico muestra que durante el año 2008, el 68% del robo de vehículos en la ciudad de Guayaquil y el 32% de los robos en la ciudad de Quito, se efectuó en la presencia de sus propietarios, dejando al descubierto nuevas formas de atraco y el alto riesgo que afrontan los conductores, además del evidente conocimiento que tienen los asaltantes respecto a la facilidad de robar un vehículo en marcha, sin necesidad de acudir a conocimientos especializados para desactivar alarmas o mecanismos anti-atraco.



Fuentes: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2008) y Comando Provincial del Guayas (2008)
Elaboración: Adrián Palacio

Gráfico N° 13: el gráfico evidencia que en la ciudad de Quito la mayoría de robos de vehículos se realizan sin la presencia de sus propietarios. Lo opuesto sucede en la ciudad de Guayaquil.

El estudio, realizado en el 2008 por el Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana, demostró que la frecuencia de los delitos contra los vehículos particulares es mucho mayor en horas en que los vehículos no están en movimiento, en horas del día,

¹⁹⁸ Tocornal, X. Abril, M. Tupiza, A. Análisis comparado del robo de vehículos en Quito, Guayaquil y Santiago. *Ciudad Segura* 32-2009. Programa Estudios de la Ciudad. Flacso-Sede Ecuador.

especialmente los días jueves y viernes en Quito y jueves en Guayaquil, de acuerdo al siguiente gráfico:

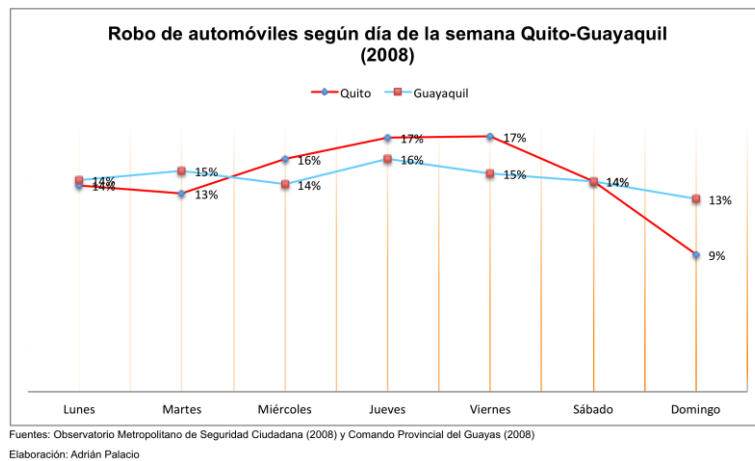


Gráfico N° 14: las curvas dibujadas en el gráfico muestran que hay un pequeño incremento en la preferencia para robar vehículos a mediados de la semana laboral, tanto en Quito como en Guayaquil.

Por otra parte, un mayor porcentaje de delincuentes prefiere robar pertenencias de los vehículos particulares los días martes a cualquier hora del día, en la ciudad de Quito, tal como demuestra el siguiente gráfico:

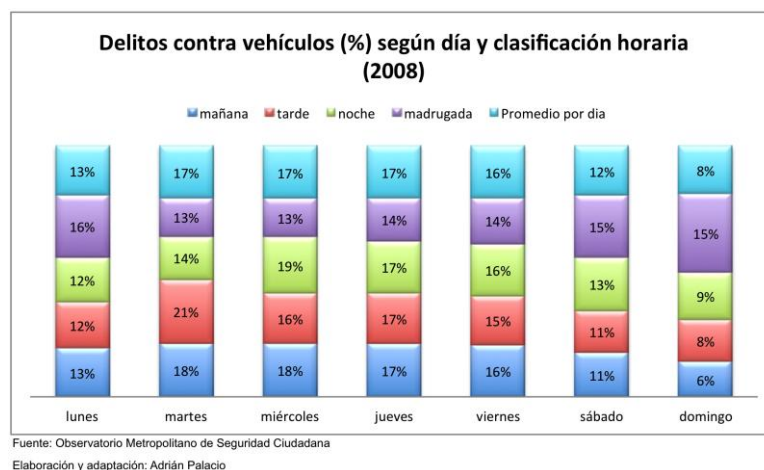
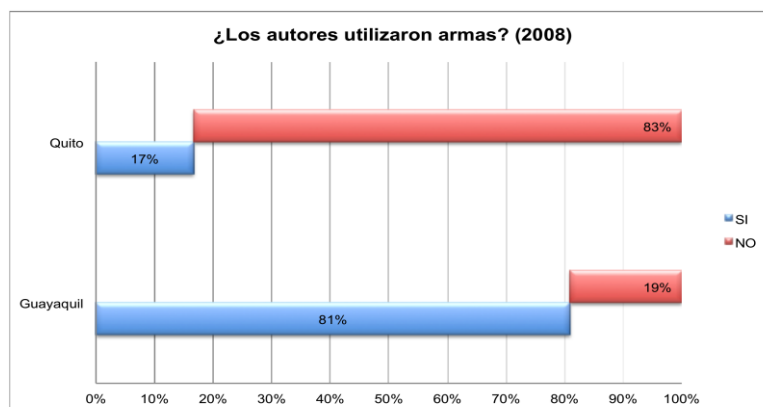


Gráfico N° 15: los delitos contra los vehículos en la ciudad de Quito, es decir el robo de pertenencias tiende a ser mayor los días martes durante la tarde.

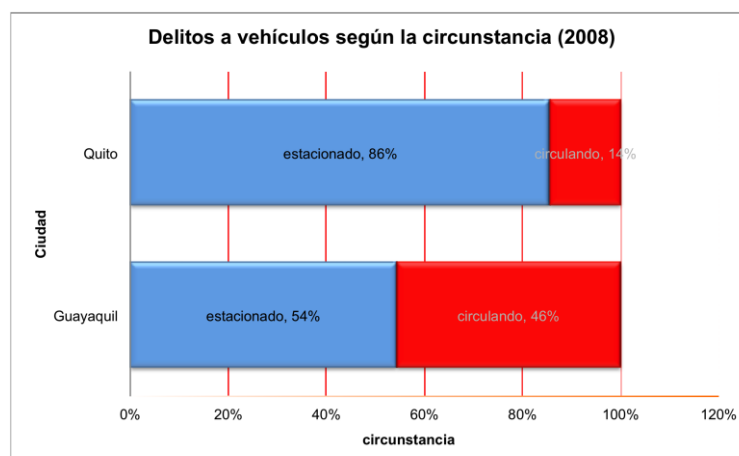
Respecto al nivel de violencia, en Quito y Guayaquil, los atracos a los vehículos son realizados en la mayoría de casos mientras están estacionados, pero cuando el delito se da en presencia de los ocupantes en la ciudad de Guayaquil, en más de la mitad de casos, los autores portaron armas de acuerdo al siguiente gráfico:



Fuentes: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2008) y Comando Provincial del Guayas (2008)
Elaboración: Adrián Palacio

Gráfico N° 16: este gráfico indica que en Guayaquil, en la mayoría de robos de vehículos los delincuentes utilizaron armas.

Además los resultados demuestran que, en Guayaquil durante el robo de un vehículo, es indiferente la situación respecto a si están circulando o estacionados, de acuerdo al siguiente gráfico:



Fuentes: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2008) y Comando Provincial del Guayas (2008)
Elaboración: Adrián Palacio

Gráfico 17: la imagen denota la indiferencia de los asaltantes de vehículos en Guayaquil respecto a que si están estacionado o no. La mayoría de robos en Quito se da mientras están estacionados

Si el Estado pierde capacidad para dar soluciones a problemas acuciantes de la población, es probable que las respuestas vengan por otros medios, de manera que en este ámbito, el Estado perderá protagonismo y en lo posterior legitimidad; un fenómeno similar ha sucedido con la mayoría de los sistemas de transporte pública en Latinoamérica. En este contexto más amplio, la propuesta de solución ha venido de empresarios del transporte o de asociaciones cooperadas. Estos actores sociales han logrado inicialmente proveer

soluciones aceptables al problema; pero, más tarde, debido a su tendencia progresiva a maximizar sus ganancias y a la incapacidad del Estado para leer e interpretar adecuadamente sus necesidades en función del incremento de costos del sector relacionados a su actividad, ya sea en los combustibles, repuestos, mantenimiento y otros rubros necesarios, el resultado final ha sido la caída de la calidad del servicio.

A la baja calidad del servicio se suma el posicionamiento político que, por concentrar a un numeroso grupo de conductores dedicados a la transportación de personas con cobertura en todo el país, mantienen una fuerza reactiva importante que usualmente, ante reclamos técnicos o políticos, ha intentado medir fuerzas con el Estado y enfrentar la indignación de la comunidad, sin importar las consecuencias.

3.1 Anarquía del transporte público en Ecuador

Para el Estado, establecer y administrar las normas legales en el transporte público es una de las tareas más complicadas. En lo referente a la creación de nuevas leyes, Durkheim cree que la tendencia va hacia que el derecho, poco a poco demuestre su incapacidad para establecer las fronteras de lo que se consideraría moral o no, y por ende pierda paulatinamente su peso sobre todo respecto a la sanción penal. Por esa razón Durkheim, citado por Cornelli, indica que: “Las decisiones políticas y judiciales aparecen como tardías e ineficaces; las leyes, cada vez más numerosas, adquieren una validez solo expresiva: muestran a la opinión pública la voluntad política de encargarse de un problema, pero a menudo, nada más que eso.”¹⁹⁹ Este hecho ha quedado demostrado con la Ley de Tránsito ecuatoriana en sus diversas versiones, la que a pesar de tener una muy buena base teórico-técnica, no tuvo el impulso estructural y social suficiente ni el respaldo político para su aplicación efectiva.

En Ecuador se aprobó recientemente una Ley de Tránsito que sancionaba de manera radical a los infractores, retirando puntos de su licencia. El resultado final de dicha ley fue la ‘flexibilización’ de la normativa debido a la relativización de las infracciones, corrupción de los agentes encargados del control de tránsito, bajo nivel de socialización de la norma, debilidad de los organismos encargados de hacer cumplir la ley, conservar el

¹⁹⁹ Cornelli, R., (2012), Miedo, Criminalidad y Orden, BdeF, Buenos Aires, p. 215.

círculo vicioso baja calidad-bajo costo, sumados a la presión política que ejerce la directiva de los transportistas.

En las imágenes de las postales de países latinoamericanos, en las que se presenta los sistemas de transporte urbano e interregional, generalmente contienen imágenes que muestran coloridos pero vetustos buses con carrocerías de madera, con exceso de pasajeros y carga, taxis obsoletos y descuidados. Lo sorprendente es que estas imágenes recorren el mundo y dan a conocer ‘parte de la cultura latinoamericana’ o de un país específico. La imagen se repite en Ecuador, en cada rincón del país, en cada carretera o vía de interconexión y, en la medida en que la vía se torna más rudimentaria y alejada de los centros urbanos, peores son las condiciones y características de los vehículos que las transitan, atropellando infraganti la norma vigente²⁰⁰. Las consecuencias son evidentes según consta en el siguiente gráfico que detalla la evolución de los accidentes de tránsito en Ecuador, durante el periodo 1999-2011:



Fuente: Anuario de transportes INEC
Elaboración: Adrián Palacio

Gráfico N° 18: presenta el incremento constante del número de accidentes de tránsito en Ecuador durante el periodo 1999-2011, con el incremento de 17.111 a 24.625 eventos.

La renovación de las flotas de buses, taxis y vehículos de movilización escolar mediante el plan ‘Renova’²⁰¹ establecido por el actual gobierno, promueve la chatarrización de vehículos de transporte urbano obsoletos, parece estar dando resultados

²⁰⁰ El artículo 54, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de Ecuador, aprobada el 24 julio 2008 dice: “La prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos: a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, adolescentes, niñas y niños.”

²⁰¹ <http://renovaec.blogspot.com/p/inicio.html>

favorables en varios ámbitos. El primer efecto positivo se refiere al ahorro de combustible²⁰²; de manera simultánea estaría obteniéndose una reducción importante de emisiones contaminantes como principal beneficio, además de la mejorar la seguridad vial por reducción de los factores de riesgo. De manera paralela se lograría mejorar la rentabilidad para los transportistas que, con efecto político, permitiría mejorar el nivel de gobernabilidad al reducir la probabilidad de acciones de hecho por parte de estos actores en contra el gobierno de turno. Adicionalmente se lograría mejorar el ambiente de trabajo para los transportistas, sobre todo para aquellos que laboran en regiones con clima extremo, gracias a los sistemas de acondicionamiento de aire y a la disponibilidad de seguridad activa y pasiva que incorporan los vehículos modernos.²⁰³

En la industria de la transportación, las pérdidas humanas y económicas son evidentes; de acuerdo a Guillermo Abad, Presidente de la organización Justicia Vial²⁰⁴, Ecuador en el año 2006 obtuvo la tasa más alta de mortalidad vial de la región, es decir 1.801 personas fallecidas por cada millón de automotores registrados. Abad indica que, en ese mismo año, el país perdió 575 millones de dólares en accidentes de tránsito previsible y predecible.

Si bien la Ley de Tránsito contiene especificaciones claras respecto a la edad máxima de los vehículos destinados al transporte público, tal como está estipulado en la decimoquinta disposición general²⁰⁵, no es de extrañar encontrarse vehículos de servicio público en circulación con 20 o más años. Este hecho, muy probablemente, puede ser una de las principales causas de accidentes de tránsito, ya que tiene relación con el obsoleto y confuso catálogo de causas oficiales de accidentes identificadas como: ‘rotura de frenos’, ‘daños mecánicos’, ‘causas desconocidas’, ‘mal rebasamiento’, ‘exceso de velocidad’, ‘impericia-imprudencia del conductor’ y ‘otras causas’, de acuerdo al siguiente gráfico,

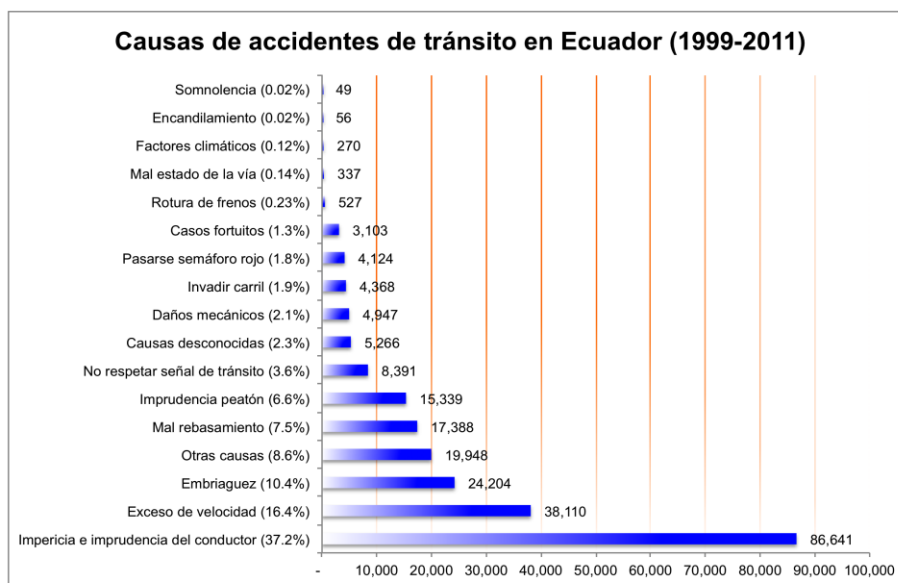
²⁰² Treinta millones de dólares, según declaraciones en el noticiero Ecuavisa del 30 de Octubre del 2013 de la Ministra de Transporte y Obras Públicas, María de los Ángeles Duarte.

²⁰³ Entre las características mecánicas y tecnológicas de los cupos de importación de vehículos, exonerados de ciertos impuestos destinados para la movilización de personas, especialmente de taxis, usualmente exigen vehículos desprovistos de sistema de acondicionamiento de aire, alarmas, seguros eléctricos, dispositivos de seguridad de aceptación universal como bolsas de aire, sistemas electrónicos de ayuda para la conducción como antibloqueo de ruedas, control electrónico de tracción, control electrónico de estabilidad y otros, desarrollados para mejorar las condiciones de seguridad y confort de los usuarios. De forma errónea, estos sistemas son considerados ‘lujos’.

²⁰⁴ Carrión, F. (2008) *Ciudad Segura # 23: ¿Accidentalidad vial o violencia urbana?*, Flacso-Ecuador, Quito, p.2. Abad indica que la combinación de la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito comparada con el número de vehículos registrados da como resultado el *ranking* de accidentalidad vial.

²⁰⁵ “Los vehículos de servicio público, que hubieren cumplido su vida útil, deberán someterse al proceso de renovación y chatarrización del parque automotor, de acuerdo a lo establecido en el reglamento de la presente Ley” en Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2008).

que muestra las cifras oficiales de las principales causas de accidentes de tránsito en el período 1999 -2011:



Fuente: Anuario de transportes INEC
Elaboración: Adrián Palacio

Grafico N° 19: la imagen destaca las principales causas de accidentes de tránsito en Ecuador durante el periodo 199-2011, en el que se sobresalen las causas: ‘impericia’, ‘exceso de velocidad’ y ‘embriaguez’.

En términos generales, de acuerdo a la evidencia, es posible concluir que las provincias alejadas de los principales centros poblados, en especial las provincias amazónicas, se han convertido en depósito de vehículos rechazados o prohibidos de circular en provincias donde hay más población y mejor control vehicular. Usualmente, el proceso de inclusión de una unidad vetusta en el parque automotor de una comunidad, comprende un ligero maquillaje exterior y la obtención ilícita de documentos que habilitan su circulación. No se toma en cuenta, por lo general, la condición mecánica o el nivel de contaminación ambiental ocasionado por gases, ruido, vibración o fugas de líquidos.

El proceso descrito en el párrafo anterior se repite tanto para buses como para taxis. Adicionalmente, de acuerdo a la ‘tradición’ y justificando las acciones por las condiciones climáticas o por el tipo de carga que se transporta, es común la adaptación de camiones de carga para la movilización de personas y carga en las denominadas ‘rancheras’ o buses de circulación inter-cantonal, construidos con carrocerías de madera y sin cumplir las más elementales normas de seguridad.

Debido a que la probabilidad de sufrir un siniestro es 10 veces mayor si el pasajero viaja en auto particular a la de viajar en bus, 20 veces más alta de accidentarse en

motocicleta que en automóvil, los costos sociales y económicos pueden representar el 1.5% del PIB²⁰⁶ en países latinoamericanos.²⁰⁷

Las malas condiciones técnicas de los vehículos son un factor importante que incide en la siniestralidad. Existe un programa del Municipio en el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), incorporado a comienzos del nuevo siglo, que establece las condiciones técnicas mínimas de los vehículos antes de conceder el permiso para circulación dentro del distrito²⁰⁸. El mecanismo utilizado fue la incorporación del procedimiento de Revisión Técnico-Vehicular (RTV) que exige parámetros, no solamente visuales del buen estado del vehículo, e incluye la puesta en marcha y pruebas de rodadura en bancos electrónicos de análisis.

El resultado a la fecha es el descenso del número de víctimas, sin embargo no deja de crecer en número de siniestros, como lo presenta el siguiente gráfico, en el que se compara la siniestralidad de Guayas y Pichincha con la del resto del país:

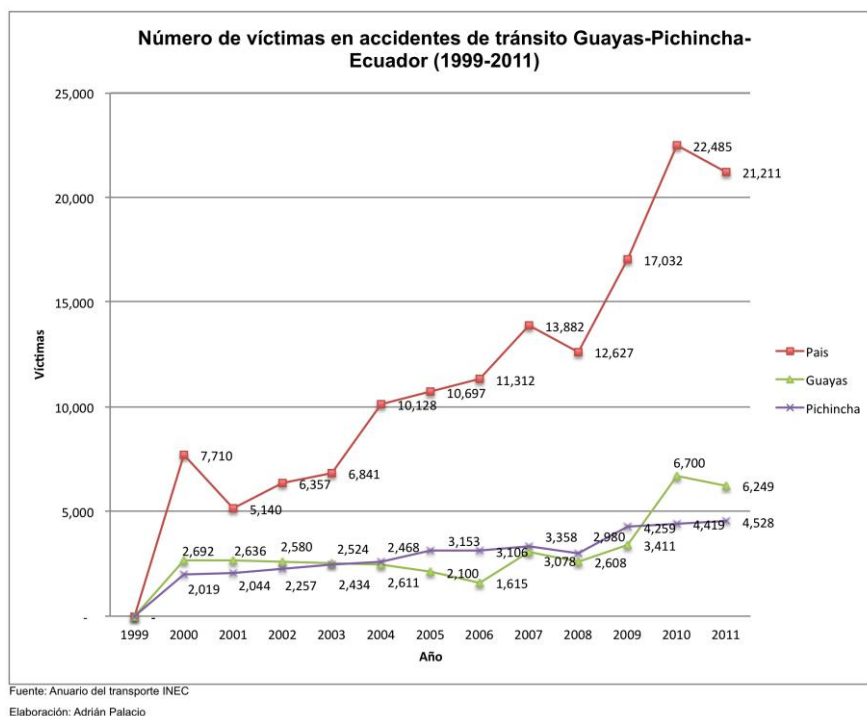


Gráfico N° 20: presenta curvas crecientes del número de víctimas de las dos provincias más pobladas de Ecuador: Guayas y Pichincha entre 1999-2011 y, aunque estas

²⁰⁶ PIB: Producto Interno Bruto, es una medida macroeconómica que expresa el valor monetario de la producción de bienes y servicios de demanda final de un país (o una región) durante un período determinado de tiempo (normalmente un año).

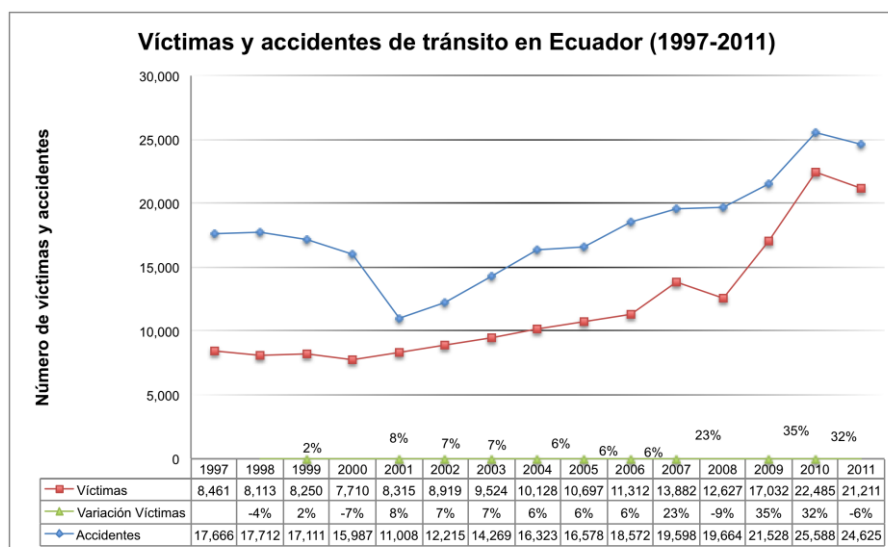
²⁰⁷ Según la publicación de la Flacso-Sede Ecuador “Ciudad Segura número 23-2008” las secuelas que dejó la accidentalidad del año 2006 en Ecuador significaron 575 millones de dólares de pérdida por accidentalidad.

²⁰⁸ Ordenanza Metropolitana número 0213 publicada el 10 de septiembre del 2007, Sección IV, artículo 11.377.

presentan un pequeño incremento, la curva que representa a todo el país es de crecimiento galopante.

Es de suponer que, si el programa para mejorar las condiciones técnicas de los vehículos que fue adoptado en el DMQ fuese aplicado en todo el país, el número de víctimas también sería menor. Es notable descubrir, en el gráfico anterior, en que la curva que indica el número de víctimas en todo el país, la tendencia es muy similar a la forma que tiene la curva que registra la provincia de Guayas.

El siguiente gráfico detalla la relación entre víctimas y accidentes de tránsito en el periodo 1997-2011, demuestra de forma fehaciente que las políticas en control de tránsito no están dando resultados aceptables:



Fuente: Anuario de Estadísticas de Transporte INEC

Las cifras para los años 2001, 2002 y 2003 incluyen la provincia de Guayas, dato que no consta en las cifras del INEC

Las cifras para Guayas 2001, 2002 y 2003 fueron proyectadas en base al comportamiento de los años precedentes.

Elaboración: Adrián Palacio

Gráfico N° 21: este gráfico marca el crecimiento constante de víctimas y accidentes de tránsito en Ecuador en el periodo 1997-2011.

3.2 Victimización de taxistas en la provincia de Orellana.

Orellana es la provincia que ha desarrollado lentamente su infraestructura en torno a la industria petrolera, a pesar de que aproximadamente el 52% de la producción total nacional de petróleo proviene²⁰⁹ de los campos petroleros de la provincia.

La industria petrolera ha promovido, de forma brusca en esta zona, el desarrollo económico y la inmigración de personas desde todo el país, al punto que se establece el

²⁰⁹ En Revista Lupa Fiscal, Informe 1, febrero 2009, p. 5.

Faro http://www.revenuewatch.org/sites/default/files/ECUADOR_Lupa_Petrolera_0209.pdf

promedio de edad en 24 años, con tasa de crecimiento poblacional de 54,1% en la última década²¹⁰, la mayor de todo el país. El siguiente gráfico muestra que la proyección de la población de la provincia hasta el año 2020, tiende a concentrar la mayor cantidad de personas en los centros poblados a partir del 2016:

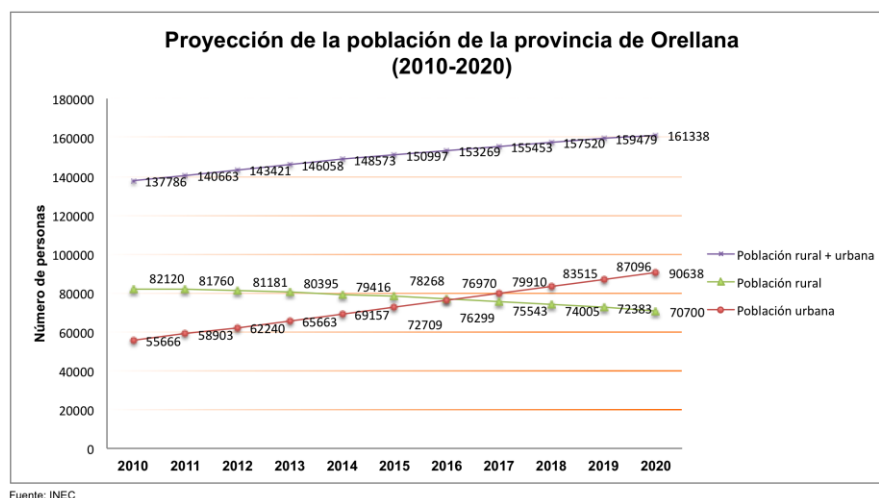


Gráfico N° 22: las curvas del gráfico denotan una tendencia al incremento sostenido de la población urbana y un descenso de la población rural en la provincia de Orellana. Se incluye además una curva de crecimiento poblacional de la provincia hasta el 2020.

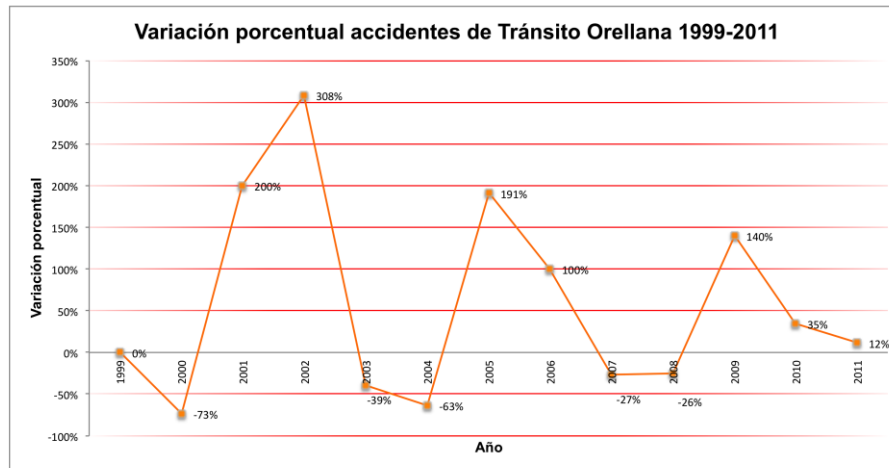
El nivel de educación promedio en Orellana es de 8,5 años y el analfabetismo constituyó el 6.5% del total de la población, según los resultados del Censo de Población y Vivienda 2010. Este sería una de las principales causas por las cuales la ley no es respetada, particularmente la Ley de Tránsito. Mientras se pretende corregir esta variable, se aplica lo que Cornelli encuentra como origen de la crisis estatal cuando indica: “La crisis del Estado nacional es esencialmente la crisis de la espacialidad nacional como ámbito suficiente para tener bajo control las variables fundamentales para asegurar el bienestar y la seguridad de los ciudadanos.”²¹¹

El número de accidentes de tránsito registrados en la provincia entre 1999 y 2011 denota picos en los años 2002, 2005 y 2009, y los dos primeros pueden ser atribuidos al incremento exponencial de tráfico terrestre hacia la amazonía que coincide con la explotación de nuevos campos, pero con carreteras en condiciones deplorables. El pico del

²¹⁰El promedio de crecimiento poblacional en el país es de 14,62% en la última década. Ver en: http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=146272&umt=Seg%FA%20el%20INEC,%20la%20mayor%20EDA%20de%20la%20poblaci%F3n%20ecuatoriana%20est%20entre%20los%20a%20%2035%20a%20F1os,%20es%20decir,%20en%20edad%20productiva%20%28AUDIO%29

²¹¹ Cornelli, R., (2012), *Miedo, Criminalidad y Orden*, Edit. B de F, Buenos Aires, p. 164.

2009 puede ser atribuido al proceso de construcción de nuevas carreteras hacia la provincia de Orellana, especialmente la vía Coca-Loreto-Hollin, muy utilizada por el transporte pesado. El siguiente gráfico muestra lo indicado:



Fuente: Anuario de Transportes INEC
Elaboración: Adrián Palacio

Gráfico N° 23: este gráfico señala la irregularidad en la variación porcentual de accidentes de tránsito durante el periodo 1999-2011, considerado como año base 1999.

En lo que concierne al transporte público, el número de cupos de taxis en la provincia de Orellana se ha multiplicado en la última década de manera extrema. En el año 2003 había aproximadamente 100 conductores, para el año 2010 Fedotaxis reconoció 320²¹² y, según Carlos Reino, Presidente de la Unión de Cooperativas de Transporte de Orellana, se cuentan entre 900 a 1000 conductores en el 2013. Debido a la sobreoferta de servicio la competencia es alta, esta puede ser la razón para que exista el ambiente propicio para un sinnúmero de actos agresivos, sobre todo aquellos en los que los pasajeros cometen en contra de los conductores de taxis y sus vehículos. Existe una variedad de delitos que puede mencionarse, desde un insulto hasta el asesinato, e incluyen múltiples modalidades de robo. Entre los daños potenciales se incluye el no pago de la ‘carrera’ hasta la sustracción del taxi, o actos de vandalismo contra el vehículo. Para controlar una amplia variedad de actos criminales que afectan a los taxistas, es necesario establecer medidas que, tomadas siempre dentro del marco legal, reduzcan al máximo la incidencia de esos actos, sin que se produzca un deterioro en la calidad del servicio para los usuarios.

²¹² Infografía Diario El Comercio de Quito, en http://www.elcomercio.ec/pais/taxis-taxistas-conductores-vialidad-calles-avenidas_ECMFIL20110619_0001.pdf

La ‘cifra negra’²¹³ de la delincuencia contra los conductores de taxi, que usualmente se estima mediante encuestas, es una mera aproximación a la realidad tal como se puso de manifiesto en el capítulo anterior; debido a que está sujeta a un sinnúmero de variables que pueden afectar el resultado y la interpretación de los datos obtenidos. En las encuestas sobre violencia hay algunos factores que usualmente no se consideran, tales como la población flotante, la multi-victimización y la re-victimización, a los que se pretende hacer un acercamiento en el presente trabajo. Este trabajo investigativo no incluye los crímenes que se comenten contra los pasajeros dentro de los taxis, en los cuales usualmente las mujeres son las más afectadas²¹⁴.

Para obtener cifras confiables respecto a la victimización de taxistas en la provincia de Orellana, se estableció dos fuentes de información: la primera consistió en una encuesta²¹⁵ de 34 preguntas con 115 opciones de respuesta, dirigida a todos los conductores de las operadoras de taxis de la provincia. De doce operadoras registradas oficialmente, seis son compañías y seis cooperativas y suman un universo aproximado de 813 taxistas, que multiplicados por las opciones de respuesta, totalizaron las 93.495 opciones de respuesta que recopiladas en la encuesta.

La segunda fuente de información consultada respecto a los asaltos denunciados en los que estuvieron involucrados taxis o buses de transporte interprovincial fue la Fiscalía Provincial de Orellana. Este esfuerzo permitió la recopilación de 27.000 datos del archivo de las denuncias registradas entre el 18 de Octubre 2006 y el 29 de diciembre del 2010, que sirvieron para iniciar causas, cuyo proceso de registro en los libros de la Fiscalía no respetó ningún tipo de orden, protocolo, procedimiento y mucho menos rigor estadístico. Los resultados son los siguientes:

Tabla N° 24: clasifica por delito el número de denuncias presentadas en la Fiscalía de Orellana desde 2006 hasta 2010 y el incremento o reducción con año base el 2006.

²¹³ Cifra negra se considera a la diferencia entre los hechos delictivos reales y los hechos delictivos denunciados.

²¹⁴ En las principales ciudades del mundo, que incluye México D.F., Río de Janeiro, Bangkok, Buenos Aires y un sinnúmero de ciudades más se ha establecido la incorporación de flotas de “taxis rosa” o “pink taxi” como un intento por evitar la victimización de la mujer en el transporte cotidiano. El éxito de las iniciativas se ha extendido a la creación de “vagonés rosa” en el metro de México D.F. tal como lo demuestra el archivo gráfico, parte de esta investigación.

²¹⁵ Favor revisar el detalle de la encuesta en el Anexo N° 1.

Datos estadísticos de las denuncias presentadas en la Fiscalía de Orellana entre el 18 de Octubre del 2006 al 29 de diciembre del 2010							
DELITO	N° Denuncias					Subtotal Periodo	% total de denuncias periodo
	2006	2007	2008	2009	2010		
Amenazas	80	73	65	60	131	409	6.9%
Asalto	5	6	20	23	39	93	1.6%
Asesinato	5	15	18	15	10	63	1.1%
Recuperación vehículo	10	5	15	3	2	35	0.6%
Retención Vehículo dudosa Proc.	10	3	26	28	20	87	1.5%
Robo	335	416	404	409	547	2111	35.8%
Robo agravado	10	0	1	1	0	12	0.2%
Robo vehículo	10	5	3	8	11	37	0.6%
Tentativa de asesinato	60	67	55	51	77	310	5.3%
Tentativa robo	5	22	21	8	7	63	1.1%
Violación Sexual	45	63	44	51	57	260	4.4%
Total	575	675	672	657	901	3480	
% Incremento/reducción delitos que afectan taxismo (base 2006)	0	17.4%	-0.5%	-2.6%	42.4%		
Denuncias totales	915	1184	1265	1042	1495	5901	
Incremento/reducción del número denuncias totales (base 2006)	0	29%	9%	-24%	50%		

Notas:
De 5901 delitos totales, en 3480 pudieron afectar a los medios de transporte urbano (59%)
Para determinar el número de delitos en el año 2006 se estimó la cifra en base al número parcial de documentos entregados.
Fuente: Fiscalía de Orellana
Elaboración: Adrián Palacio

La información facilitada por la Fiscalía Provincial de Orellana respecto al número de incidentes en transportes públicos, de los que resultaron víctimas de asaltos, en los que sus propietarios o representantes presentaron una denuncia, en la provincia de Orellana durante el período 2011-2013, está resumida en el siguiente tabla²¹⁶:

Tabla N° 25: describe la información oficial facilitada por la Fiscalía de Orellana, respecto al número de causas por incidentes registrados en transportes públicos en Orellana, en el periodo 2011-2013.

Incidentes en transportes públicos en Orellana 2011-2013						
Fecha	Lugar (Cantón)	Tipo (taxi o bus)	Número de causa	Número de víctimas	Monto estimado de pérdida (dólares)	Observaciones
05/07/2011	Francisco de Orellana	Taxi	220101811070024	1	140	
07/02/2011	Loreto	Bus	170-2011	1	800	Sentencia condenatoria
04/05/ 2012	Francisco de Orellana	Taxi	220101812050026	1	100	
03/06/2013	Loreto	Bus TAA-2225	220401813060004 220401813060005 220401813060007 220401813060008 220401813060009	25	8000 (mayor a)	Se avoca conocimiento
Totales		4	8	28	9040 (aprox.)	

Fuente: Fiscalía Provincial de Orellana
Elaboración: Adrián Palacio

²¹⁶ La información fue solicitada el 26 de julio del 2013 y se obtuvo respuesta el 13 de septiembre del mismo año, luego de haber presionado por varias ocasiones para que la información sea entregada con oportunidad. Nótese que las causas están identificadas con números multi-digitales, lo que indica que la administración de las mismas se realiza por medio de un nuevo sistema computacional, exceptuando el cantón Loreto.

Los datos oficiales del cuadro precedente indican que, en el lapso de tres años, se registró solamente cuatro eventos. Esta información dista mucho de los eventos delictivos reportados en la encuesta que corresponde a los últimos tres años e indican un promedio anual de asaltos mucho más alto. Se destaca la escasa cultura de la denuncia de la comunidad, además revela que sub-denuncia no es un problema local ya se experimenta en otros países, de acuerdo a lo que Smith menciona:

“El problema de la sub-denuncia puede ser particularmente agudo en relación con los *intentos* de robo debido a que estos son vistos preferiblemente por los taxistas como incidentes menos severos. Sin embargo, los intentos de robo pueden ser particularmente útiles para entender y desarrollar estrategias de solución de problemas a partir de que estos sean interrumpidos con éxito por alguna razón”²¹⁷

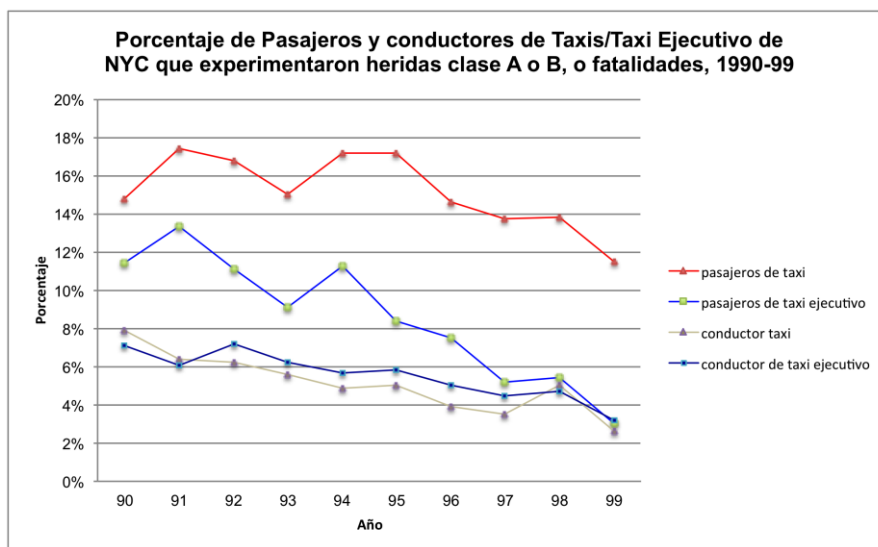
La escasa información disponible en Latinoamérica sobre la violencia contra taxistas, obliga a realizar comparaciones con estudios realizados en países lejanos a la realidad latinoamericana. Al proponer una solución para reducir la victimización por asaltos en el transporte público, especialmente en taxis, el presente trabajo se referirá a la información obtenida de la industria de taxis de la ciudad de New York en el decenio 1990 hasta 1999, debido a que la experiencia newyorquina presenta resultados alentadores en ese contexto.

Durante la década que se realizó el estudio, la ciudad tomó algunas medidas²¹⁸ para enfrentar la violencia y siniestralidad en los medios de transporte urbano; entre las medidas físicas adoptadas se incluyó la instalación de una barrera de contención entre los asientos delanteros y los asientos posteriores del vehículo, sin embargo la medida generó resistencia inicial por parte de usuarios y conductores, razón por la que se amplió el estudio; posteriormente se demostró ventajas irrefutables que se obtenía con la barrera protectora. Entre los principales argumentos para oponerse a la barrera protectora, se mencionó que el mecanismo estaría ocasionando daños más severos en caso que el taxi sufriera un accidente de tránsito, sin embargo los resultados indicaron lo contrario y son visibles en la siguiente imagen:

²¹⁷ Smith, M. (2005), *Problem-Oriented Guides for Police, Problem-Specific Guides Series N° 34*, US Department of Justice: Robbery of Taxi Drivers, NJ. p. 2. (traducción propia)

²¹⁸ En la década de los años 90, la ciudad de Nueva York reportó 130.000 choques en los que estaban involucrados taxis. Entre las principales medidas que adoptó la Comisión de Taxis y Limusinas de NYC fue la adopción de las llamadas ‘particiones’ o escudos entre el conductor y los pasajeros. La medida se mantiene hasta la actualidad debido al éxito alcanzado. En Schaller, B., (2001) *Taxi and Livery Crashes In New York City, 1990-99*, Schaller Consulting, New York.

Gráfico N° 24: esta imagen presenta curvas descendentes que representan el porcentaje de heridas registradas en pasajeros y conductores de taxis de la ciudad de New York, a partir de la instalación de barreras o pantallas protectoras.



Fuente: Taxi and Livery Crashes In New York City, 1990-99 (2001) Schaller Consulting.
Elaboración, adaptación y traducción: Adrián Palacio

En el Ecuador actual, circulan dos categorías de taxis²¹⁹: taxi convencional y taxi ejecutivo, similar a la categorización utilizada en New York, que cuenta con ‘medallion cabs’ y ‘livery cabs’. Los primeros circulan libremente en la ciudad mientras que, los ‘livery cabs’ utilizan un sistema de reserva o de cita previa, con los que se amplía la cobertura de áreas aledañas a la ciudad, especialmente suburbios, en los que no circulan usualmente los taxis convencionales.

En lo que se refiere a la siniestralidad, la experiencia conduciendo un taxi es gravitante ya que el estudio realizado por Schaller²²⁰ demostró que los taxistas son menos propensos que otros conductores a involucrarse en un accidente de tránsito y, a pesar de ello, una de las conclusiones indicó que “los pasajeros de un taxi son tres veces más propensos a ser relativamente heridos seriamente que los pasajeros en otros vehículos²²¹”; esto se debe a

²¹⁹ La Resolución Municipal N° 39 clasificó a los taxis, para la ciudad de Quito, en: urbano (vehículo color amarillo sin franjas de colores), ejecutivo (con franja lateral color negro) que brindan servicio de puerta a puerta y su contratación se hace por medio de una central de despacho, rural (con una franja de color verde) que no puede recoger pasajeros dentro del área urbana del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) y el taxi ruta (con franja de color rojo) que pueden trabajar en un circuito determinado y que fueron creados para ofrecer servicio en lugares a los que el transporte público no tiene acceso o es escaso.

²²⁰ Schaller Consulting realizó el estudio denominado *Taxi and Livery Crashes in New York City*, que analizó los accidentes ocurridos en taxis entre 1990 y 1999 en la ciudad de Nueva York. El análisis incluyó el estudio de 130.000 choques, que según la ley del Estado, son siniestros que incluyeron daños superiores a USD 1.000. Lo siniestros registrados por las compañías de seguridad en los que los daños son inferiores al monto indicado, se estima superan cuatro o cinco veces los registrados de manera oficial. En ²²⁰ <http://www.schallerconsult.com/taxi/crash06.htm>

²²¹ (Ibíd).

que, usualmente en los taxis, los pasajeros no utilizan el cinturón de seguridad, hecho que es obligatorio en otro tipo de vehículo, lo que determina que el tipo de lesiones sea más severo cuando un taxi sufre un accidente.

La principal preocupación de los conductores e instituciones encargadas de autorizar la utilización de escudos protectores, se refiere a los efectos que éstos pueden ocasionar durante un accidente de tránsito; sin embargo, la experiencia e investigaciones realizadas en la ciudad de New York demuestran que, por el contrario de incrementar el riesgo, éste disminuye:

“La experiencia en la ciudad de Nueva York no sustentan en absoluto la idea que las ‘particiones’ hayan incrementado el número de heridas en los pasajeros. De hecho, las regulaciones de la ciudad de New York han sido modificadas para, de manera conveniente, expandir su éxito como estrategia de seguridad también hacia la mayoría de flotas”²²².

En el siguiente cuadro se presenta la reducción sostenida del número de heridos en los taxis de la ciudad de New York, durante la década de los 90, a partir de la instalación de pantallas protectoras:

Tabla N° 26: describe la reducción en cifras de los heridos registrados en la década de los noventa, en los taxis de la ciudad de New York, que coincide con la colocación de pantallas protectoras. La diferencia absoluta es una reducción del 14.77%.

Heridos por choques en taxis en NYC (1990-1999)		
Año	Número de heridos	Diferencia
1990	3.568	-
1991	3.608	1.07
1992	4.398	21.96
1993	4.434	0.82
1994	4.904	10.60
1995	4.398	-10.32
1996	4.077	-7.30
1997	3.897	-4.42
1998	3.143	-19.35
1999	3.041	-3.25
Diferencia absoluta 1990-1999		-14.77*
<p>* La diferencia absoluta compara la cifra de heridos en 1999 contra el número registrado en 1990, pero sin considerar el incremento de la población y el consiguiente número de taxis, que brindaría todavía una cifra más representativa.</p> <p>Fuentes: Taxi and Livery Crashes In New York City, 1990-99</p> <p>Elaboración: Adrián Palacio</p>		

²²²Las estadísticas presentadas por Bruce Schaller en su reporte “Taxi and Livery Crashes in New York City, 1990-1999” fueron citadas como una causa para deshacerse de las “particiones”. En el artículo del New York Times del 2 de marzo del 2001 dice: “La explicación más obvia para las heridas es las particiones de plástico duro...”, sin embargo, la evidencia muestra lo contrario.

La siguiente imagen grafica las cifras mencionadas, con el fin de obtener una mejor referencia visual del efecto de la instalación de ‘particiones’ en los taxis en la ciudad de New York:

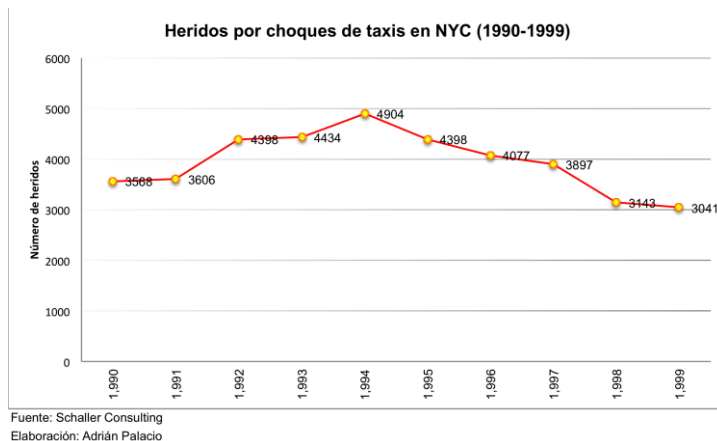


Gráfico N° 25: esta imagen permite visualizar las cifras expresadas en la tabla N° 30, muestra un pico desde 1992 a 1994, pero a partir de ese año el descenso de casos es evidente.

De otra parte, la segunda preocupación que gira en torno a la instalación de ‘particiones’ puede profundizarse en lo concerniente al nivel de gravedad de las heridas que llegan a experimentar los ocupantes de un taxi provisto del dispositivo, por lo cual, la referencia que se obtuvo de la evaluación realizada por la Comisión de Taxis y Limousines de New York llegó a concluir que: “Las estadísticas, sin embargo, no sustentan la idea que las ‘particiones’ hayan incrementado el número de heridas”; además, la conclusión de la evaluación indica que: “Los pasajeros heridos han disminuido de manera sostenida desde que las ‘particiones’ fueron obligatorias en 1994. Es exactamente lo opuesto de lo que se puede esperar en la instalación de una ‘partición’ como causa para incrementar las heridas de los pasajeros. En vez de que las heridas aumenten, estas han ido disminuyendo cada año²²³”.

Para demostrar lo referente al nivel de gravedad de heridas, el estudio de Schaller aclara: “El total registrado en 1999 es solamente el 62% de las heridas registradas en 1994. A pesar que con las ‘particiones’, por lejos, menos pasajeros han resultado heridos en choques de taxis, en comparación con los taxis sin pantallas de hace cinco o seis años antes”.

²²³ Schaller, B. (2001) Taxi and Livery Crashes In New York City, 1990-99. Schaller Consulting. En www.schallerconsult.com

El gráfico siguiente describe la tendencia en la reducción del gravedad en las heridas, a partir de la instalación de los denominados escudos protectores o ‘particiones’:

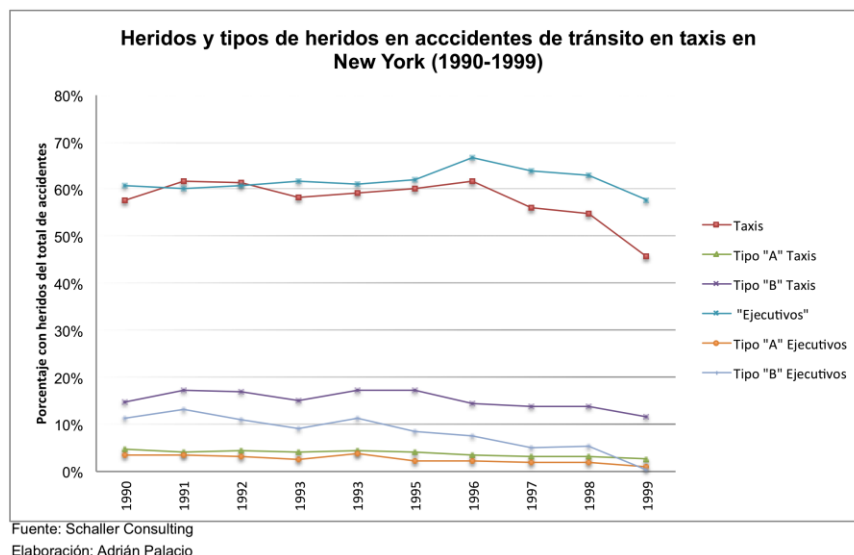


Gráfico N° 26: el gráfico señala el descenso paulatino de los heridos registrados en accidentes de tránsito en la ciudad de New York, desde la gravedad de las heridas registradas en los pasajeros.

El gráfico anterior demuestra que las pantallas protectoras pueden tener relación directa con la reducción de la gravedad de las heridas de los pasajeros, que por lo general no utilizan cinturón de seguridad cuando viajan en el asiento posterior del taxi, como lo indica el estudio realizado por Schaller *Consulting*, que además concluye: “De manera similar es dramática la reducción del porcentaje de los pasajeros que han sufrido heridas tipo A²²⁴. La tasa para pasajeros en el asiento posterior fue de 4 al 4.7% antes de los ‘escudos’, pero a inicios de 1995, comenzó una reducción sostenida del 2.7% de pasajeros involucrados en choques con heridas hasta 1999. Las heridas tipo B²²⁵ tienen una similitud...”

Aunque es característico el detalle metodológico de registro de eventos anómalos que utilizan los norteamericanos, son pocos los municipios y estados que llevan registro de las agresiones contra el taxismo, por lo tanto es novedosa la siguiente cita:

²²⁴ Las heridas de Tipo “A” incluyen costillas rotas o torcidas, fracturas de cráneo, amputaciones, conmoción cerebral, heridas internas, sangrado severo, e inhabilidad para dejar la escena del choque sin asistencia.

²²⁵ Las heridas tipo “B” incluyen sangrado menor, contusiones, abrasiones y quemaduras moderadas o menores.

“En los Estados Unidos de America no se han realizado estudios enfocados específicamente en la victimización de taxistas, aunque esa investigación se ha llevado a cabo en Australia, Canadá, Reino Unido, y los Países Bajos que proveen una revisión completa de los estudios que se han realizado sobre los asaltos a taxistas”²²⁶.

Esta referencia corrobora la necesidad de iniciar un registro minucioso de estos eventos, además porque “Muchos de los departamentos de policía no registran las circunstancias alrededor del incidente del robo de manera que permita identificar fácilmente a los que roban taxis”²²⁷. Por indicado, es fundamental construir una línea base en Ecuador para entender las causas de esa violencia con el fin de reducir su efecto.

Las circunstancias que rodean la industria del taxi hacen que los conductores se expongan mucho más que trabajadores dedicados a otras actividades económicas e industrias; de hecho está demostrado que:

“Los taxistas usualmente son operadores solitarios. Ellos tienen uno de los más altos niveles de homicidios y asaltos relacionados al trabajo en los países de todo el trabajo industrializado. En los Estados Unidos, por ejemplo, los conductores de taxi afrontan el más alto riesgo de asaltos fatales – más de 30 veces el promedio de riesgo de un trabajador norteamericano. La tasa de promedio anual en el período 1993-99 fue de 128.3 por 100.000 trabajadores...”²²⁸.

Esta tendencia está alejada de la realidad latinoamericana y ecuatoriana. Los datos registrados en la provincia de Orellana desvelaron cuatro víctimas mortales por asaltos a taxistas en el período 2010-2013; esta cifra extrapolada al número total de 813 taxistas ‘legales’ registrados en la provincia, revela una tasa promedio anual de 164 víctimas por cada 100.000 trabajadores de la industria.

Sin embargo la tasa anual promedio de 164 víctimas oculta fenómenos de subdenuncia o subregistro puesto que, algunos de los asesinatos a taxistas durante sus jornadas de trabajo, habrían sido registrados como ‘asaltos con muerte de la víctima’. Es por lo indicado que la principal dificultad para entender el problema de la delincuencia que debe afrontar el taxismo en Ecuador y en particular en la provincia de Orellana, se relaciona con la cantidad de datos e información disponibles sobre los crímenes realizados en contra de los conductores y sus vehículos. Se estima que al menos el 60% de asaltos que fueron cometidos contra taxistas en sus horas laborales no fueron registrados, ya sea por el

²²⁶ Smith, M. (2005), *Problem-Oriented Guides for Police, Problem-Specific Guides Series N° 34*, US Department of Justice: Robbery of Taxi Drivers, NJ. p.1. (traducción propia)

²²⁷ (*Ibíd.*).

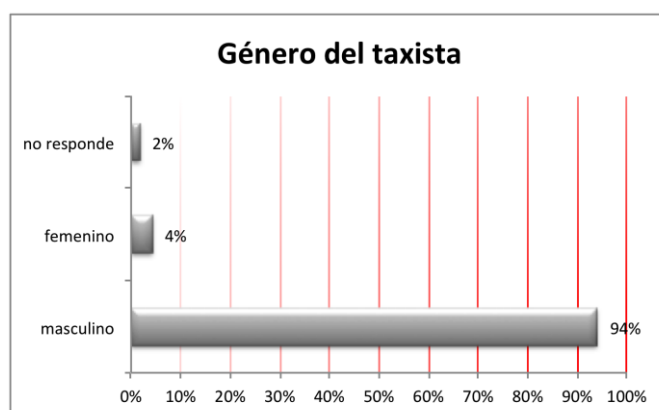
²²⁸ Chappell D., Di Martino V., (2006) *Violence at Work*, International Labour Office, Geneva. p. 75

complicado procedimiento legal, para evitar la revictimización, por temor a represalias, por falta de confianza en las autoridades o por una combinación de los motivos señalados.

De acuerdo a las notas adicionales que registraron algunos de los encuestados²²⁹, la falta de confianza en el sistema de justicia sería el reflejo de la baja tasa de sanciones aplicadas en los pocos procesos que se llevan a cabo.

El diseño de la encuesta²³⁰ buscó facilitar su lectura y comprensión. Incluyó siete preguntas con respuestas múltiples y una pregunta abierta para captar las sugerencias de los encuestados. El cronograma de encuestas se cumplió en las sedes de cada una de las cooperativas²³¹ y fueron dirigidas, con el fin de responder las inquietudes de los participantes mientras las completaban, contando con la aprobación previa de los dirigentes de cada una de las operadoras. Además, con la intención de lograr respuestas más certeras en un ambiente de mayor confianza, la encuesta fue anónima.

De los resultados a las primeras preguntas formuladas, se determinó la proporción del género de los taxistas de la provincia. Las respuestas indicaron la mayoría de taxistas (94%) son de género masculino. Las mujeres representan el 4% de entre los conductores consultados.



Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 27: el gráfico corresponde a la pregunta 2.1 establece la distribución por género de los taxistas encuestados.

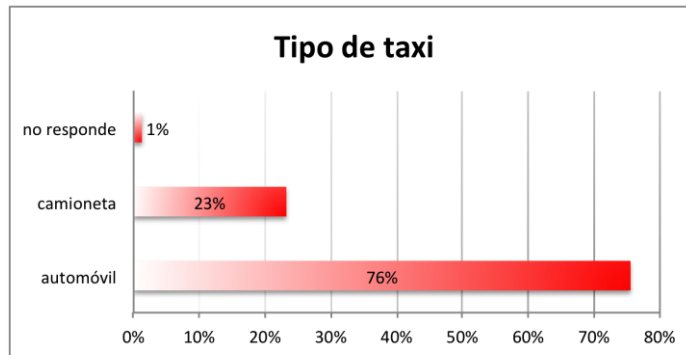
Sobre la base que hace tan solo seis años, los vehículos destinados al servicio de taxis, sin excepción, eran del tipo camioneta de doble cabina y de tracción total, circunstancia determinada por la mala condición de las carreteras por las que debían circular, con el fin

²²⁹ Favor referirse al Anexo N° 2 ‘Notas Adicionales’

²³⁰ Favor ver Anexo N° 1 que contiene el Formato de la encuesta.

²³¹ Favor referirse al Anexo N° 4 que contiene la información de las operadoras de taxi de la provincia de Orellana convocadas para participar en la encuesta.

de establecer cuál es la preferencia actual del tipo de vehículo se consultó a los encuestados. El resultado indicó que el parque automotor está conformado en 76% por automóviles²³². Los vehículos todo terreno paulatinamente dejan de ser utilizados por su alto costo de reposición y mantenimiento; el 1% de los encuestados no contestó esta pregunta. El siguiente gráfico detalla lo indicado:

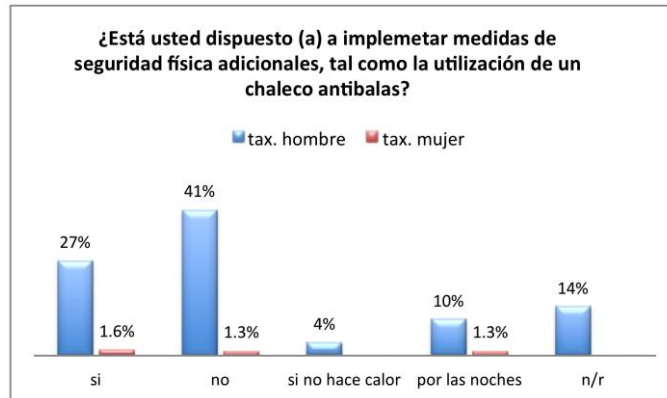


Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 28: este gráfico corresponde a la pregunta 1.4: ‘tipo de taxi’ y establece la proporción mayoritaria de automóviles como elección para taxis en la provincia.

El formato de la encuesta incluyó la pregunta más relevante numerada como 6.10 que consultó: ¿Está usted dispuesto a implementar medidas de seguridad física adicionales, tal como la utilización de un chaleco antibalas? Esta pregunta fue motivo de polémica entre los encuestados debido a que la encuesta se llevó a cabo en la provincia de Orellana donde la temperatura promedio supera 30 grados Celsius y el nivel de humedad relativa promedia 80%. La pregunta buscaba establecer en que medida los conductores estarían dispuestos a utilizar un chaleco antibalas durante las horas laborables como opción extrema para reducir el nivel de inseguridad. Esta pregunta contenía las opciones ‘sí’ o ‘no’, pero además el encuestado tenía la posibilidad de condicionar la respuesta mediante las opciones ‘solo por las noches’ y ‘solo si no hace calor’. Los resultados están detallados en el siguiente gráfico:

²³² Hay que considerar que el costo de un automóvil es 50% menor costo que un vehículo de doble tracción y doble cabina.



Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 29: el gráfico corresponde a la representación de las respuestas a la pregunta 6.10: ¿Está usted dispuesto (a) a implementar medidas de seguridad física adicionales, tal como la utilización de un chaleco antibalas?; la mayoría indicó que no aceptan la propuesta, pero un considerable 28.6% si aceptó.

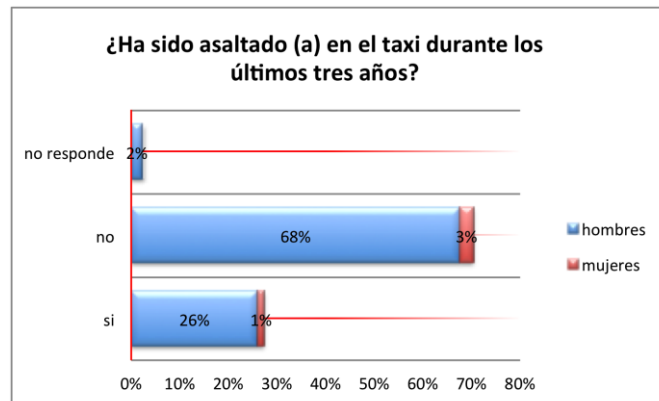
Al incluir en el cuestionario la pregunta 6.10 se pretendió obtener una aproximación de cuanto de su espacio de trabajo y confort -a manera de autoencierro- está el conductor dispuesto a ceder a cambio de obtener mayor seguridad. Los resultados de esta pregunta nos darían la pauta para establecer el grado de aceptación o rechazo que podría afrontar la instalación de pantallas, -también llamadas: particiones, escudos, separaciones o divisiones- entre el área del conductor y el área de pasajeros, en el interior de un taxi, creando dos ambientes independientes y, por ende lograr incrementar la sensación de seguridad entre conductor y pasajeros.

La instalación de pantallas protectoras, *como complemento* de las ayudas tecnológicas vigentes, basadas en telecomunicaciones, es la opción que este estudio propondrá como la solución para reducir el número de víctimas de asaltos, guardando las distancias, similar al programa que ha tenido éxito en la ciudad de New York.

Desde otra perspectiva, las pantallas divisorias en los taxis podrían ser relacionadas con la auto-reclusión, tanto desde la perspectiva del taxista como desde el pasajero. Esta es una condición a la que los usuarios de taxis posiblemente estamos dispuestos a someternos por un tiempo definido, con la intención de protegernos de posibles agresores. Para evitar desvelar anticipadamente a los encuestados la posible solución de las pantallas divisorias, se acordó con el Director de este estudio, que la pregunta 6.10 se refiera a chalecos contra balas –sin mencionar las pantallas protectoras- con el fin de tratar de establecer los ‘límites

de encierro' a los que, un conductor de taxi promedio, estaría dispuesto a someterse para mejorar su seguridad personal.

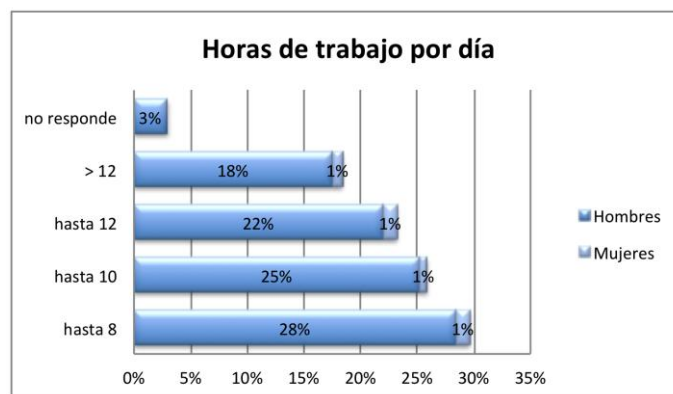
En la provincia de Orellana 27% de los taxistas encuestados -aproximadamente uno de cada tres- ha sido víctima de al menos un evento de asalto en los últimos tres años.



Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 30: presenta la graficación en barras a las respuestas a la pregunta 4.1 de la encuesta y denota que el 27% de los encuestados han sido asaltados. Las respuestas a esta pregunta son determinantes por el nivel de confianza que demostraron los taxistas encuestados en relación con las condiciones diarias de trabajo y por ende, el Estado de Derecho.

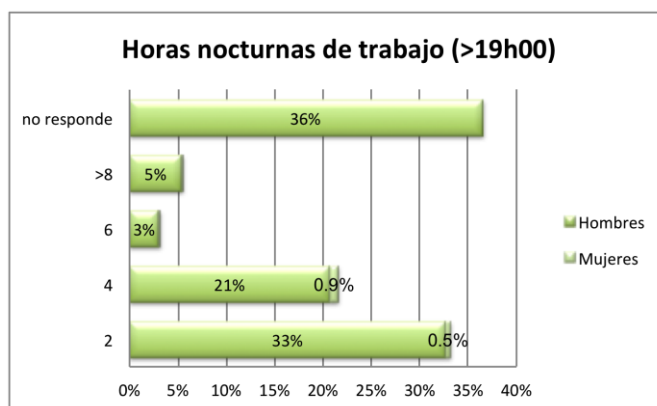
Respecto al nivel de exposición, directamente relacionado con el número de horas de trabajo, la encuesta a los taxistas de Orellana indicó que el 23% de los taxistas trabajan hasta 12 horas diarias, 19% trabaja más de 12 horas –incluye 2 horas pasadas las 19h00- , 26% laboran hasta 10 horas y 29% trabajan al menos 8 horas. La graficación de cifras se presenta en el siguiente gráfico:



Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 31: detalla el número de horas promedio diarias que laboran los taxistas de Orellana. La mayoría labora más de 10 horas diarias.

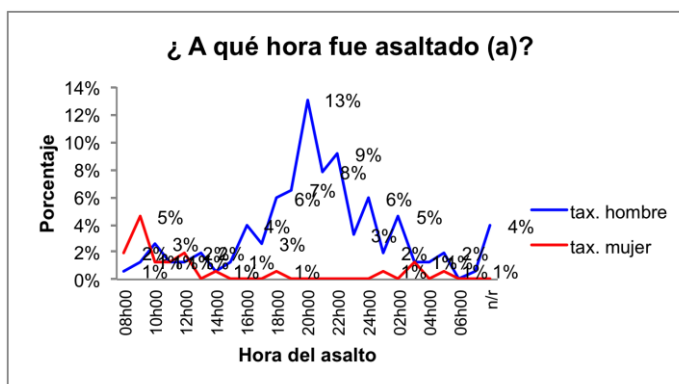
El horario nocturno entre las 19h00 y las 02h00 es considerado el de más alto riesgo; los datos de la encuesta demuestran que existe suficiente evidencia para que la mayoría de conductores eviten este horario. Los pocos que se atreven a trabajar en horario nocturno, sostienen que el beneficio económico supera el nivel de riesgo que asumen. Sin embargo el 34% de los encuestados reconocieron trabajar dos horas pasadas las 19h00.



Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 32: la imagen de barras presenta el número de horas que cada taxista labora, correspondiente a la pregunta 3.2: ¿cuántas horas nocturnas pasadas las 19h00 trabaja?

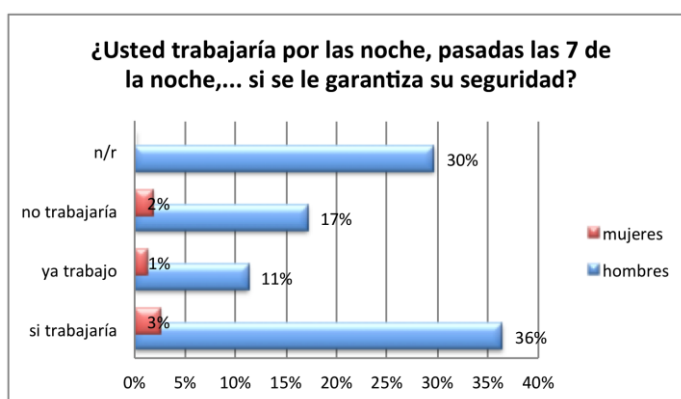
Mediante la pregunta 4.3 se les consultó ¿a qué hora fue asaltado o asaltada?. El gráfico siguiente refuerza lo indicado en el párrafo anterior, respecto a cuales son las horas más peligrosas para trabajar y detalla los horarios diurnos que son preferidos por los asaltantes:



Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 33: la curva dibujada en la imagen señala las diferentes horas en que las víctimas fueron asaltadas, el pico se establece en las 20h00. Las respuestas corresponden a la pregunta 4.3 de la encuesta.

La inseguridad que experimentan los medios de transportación pública por las noches provoca escases de medios para atender casos de emergencia médica u otro tipo de situaciones. De otra parte, por efecto de la inseguridad también disminuyen los ingresos para los taxistas, cuyo monto considerando que, en promedio 39% de los encuestados estarían dispuestos a trabajar 3.37 horas en horario pasadas las 19h00 si se les garantiza un nivel mínimo de seguridad, representan 35.486 horas a las actuales de servicio adicional en un mes. El monto total no aprovechado es de 106,400 dólares mensuales si se estima que, aproximadamente, un taxista recibe 3 dólares por hora nocturna trabajada. La siguiente imagen detalla las respuestas a la pregunta 6.11:



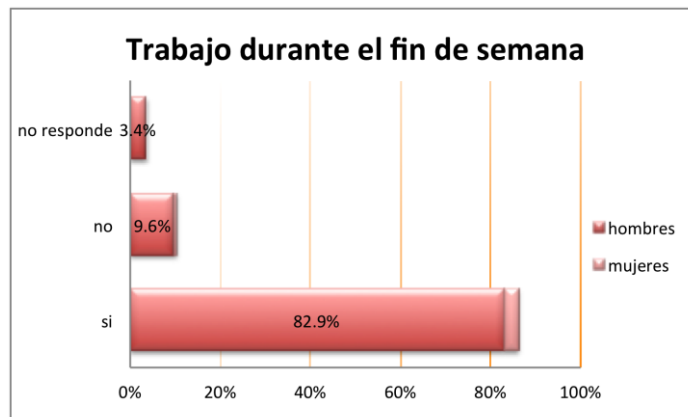
Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 34: esta imagen señala que al menos el 39% de los encuestados trabajaría más horas si hay garantía para su integridad personal.

Además de una alta exposición a la violencia, la tasa de homicidios que son cometidos en contra de los taxistas está determinado por el nivel de exposición. Smith reafirma que “Los datos obtenidos demuestran de manera consistente, que como una ocupación o industria, los conductores de taxi tienen el más alto riesgo o entre los más altos riesgos de entre los homicidios y asaltos relacionados al trabajo.”²³³ Esta tendencia puede ser controlada si se adoptan medidas mínimas de seguridad, que de forma permanente evolucionan en función del desarrollo tecnológico de las telecomunicaciones, según será explicado más adelante.

²³³ Smith, M. (2005), *Problem-Oriented Guides for Police, Problem-Specific Guides Series N° 34*, US Department of Justice: Robbery of Taxi Drivers, NJ. p.1. (traducción propia)

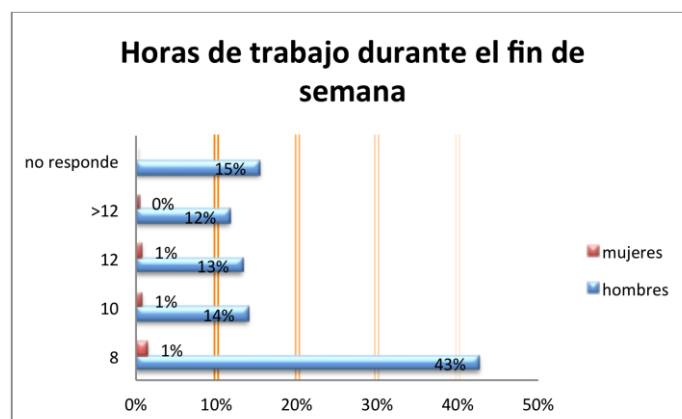
Con la intención de destablecer cuantos de los encuestados trabajan durante el fin de semana y, de entre ellos quienes corresponden a conductores masculinos y femeninos, las respuestas obtenidas en la encuesta están detalladas en el siguiente gráfico:



Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 35: el gráfico de barras indica que la mayoría de conductores que trabajan el fin de semana son de género masculino.

Siendo mayoría de conductores (83%) quienes trabajan el fin de semana, aunque existe una tendencia a reducir el número de horas de trabajo durante esos días en personas con más de 40 años de edad, en el caso de las mujeres conductoras prefieren no trabajar esos días, probablemente por las ocupaciones y atención del hogar, tal como lo muestra el gráfico siguiente:



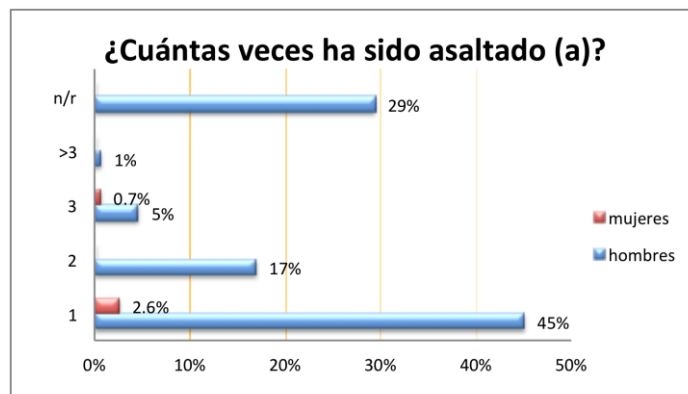
Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 36: la imagen destaca que las respuestas a la pregunta 3.4 indicaron que la mayoría de conductores que trabajan el fin de semana cumplen entre 8 y 10 horas.

Una vez determinado el nivel de exposición con base en los horarios de trabajo de cada conductor, e inmediatamente de consultarles sobre si han afrontado la experiencia de un asalto, era necesario determinar el número de veces que fueron asaltados. Hay casos de

conductores con 15 años o más de experiencia que jamás fueron asaltados, pero por otra parte, se evidenció casos de taxistas con tres o más asaltos en periodos cortos de actividad en el oficio.

De los conductores asaltados, el 48% reportaron un asalto, sin embargo, es extraño que el 29% no quisieron detallar su respuesta (número de veces) aunque se asume que si contestaron afirmativamente la pregunta: ¿ha sido asaltado...? la respuesta implica al menos un evento. Entre las posibles razones para no detallar la respuesta puede estar estigma de ser identificados como personas vulnerables a este tipo de delitos, descuido a la hora de contestar el cuestionario, malos recuerdos de los eventos u otros factores. El siguiente gráfico contiene los resultados compilados, incluye las respuestas de las mujeres conductoras, que siendo minoría, tuvieron mucho más cuidado a la hora de responder el cuestionario.



Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 37: nótese que este gráfico, correspondiente a la pregunta 4.2, revela un dato muy peculiar, ya que le 17% de los conductores entrevistados que fueron asaltados, han sido víctimas de dos asaltos.

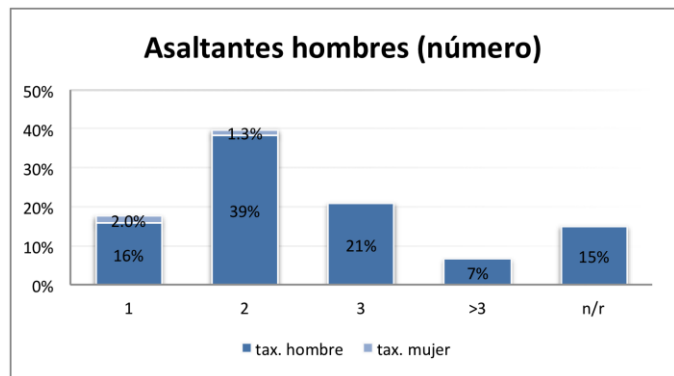
En la mayoría de los casos, son dos los asaltantes que atracan un taxi (44%), llama la atención que el 17% de los casos hayan sido ataques realizados por un solo delincuente. Probablemente este hecho está directamente relacionado con el tipo de arma utilizada o, en su defecto, el asaltante actuó solo dentro del taxi, pero sus cómplices pudieron estar esperándolo en el lugar a donde se dirigía el taxi. El 3.3% de los asaltos realizados por dos asaltantes fue contra de mujeres conductoras.



Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 38: las barras del gráfico, correspondiente a la pregunta número 5.1 resaltan que en la mayoría de los casos son dos asaltantes los que atracan un taxi en Orellana.

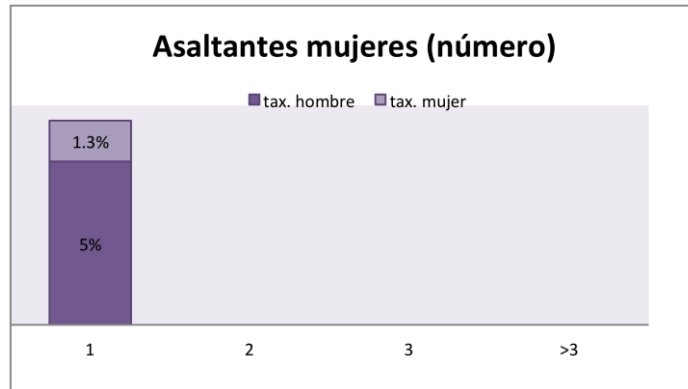
Para determinar el género de los asaltantes y su incidencia, a los encuestados se les pidió establecer el número de asaltantes identificando esta variable, la respuesta fue que el 18%, 40%, 21% y 7% de los asaltos fue cometido por uno, dos, tres y más de tres hombres en asaltos a taxistas masculinos, mientras que en el 2% y 1.3% de los asaltos participaron uno y dos asaltantes hombres respectivamente, en asalto a mujeres taxistas:



Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 39: este gráfico, correspondiente a la pregunta 5.1 de la encuesta, muestra que la mayoría de los asaltantes son hombres

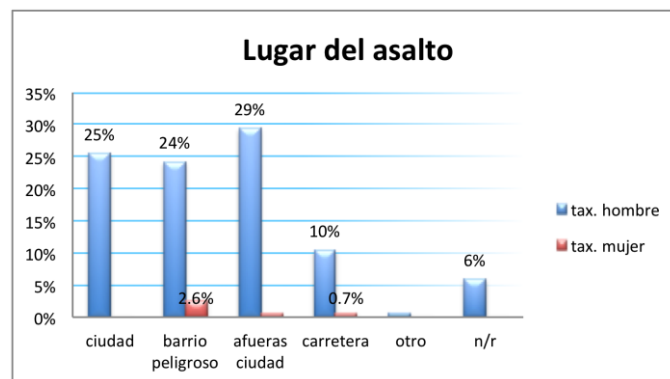
Las mujeres asaltantes participaron en 5% de los asaltos a conductores hombres y 1.3% en asaltos a conductores femeninos, tal como lo describe el siguiente gráfico:



Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 40: la participación de mujeres en los asaltos es incipiente, apenas el 6% de los atracadores registrados son de género femenino.

A fin de establecer el lugar que los asaltantes prefieren para atacar a los conductores de taxi, a las víctimas se les preguntó entre seis opciones, donde se cometió el asalto. El mayor número 29% de asaltos se cometieron en las afueras de la ciudad, 26.6% en un barrio considerado ‘peligroso’ y 25% en lugares centrales de la ciudad. Contrario a lo esperado, 11% de los asaltos se registró en carreteras.

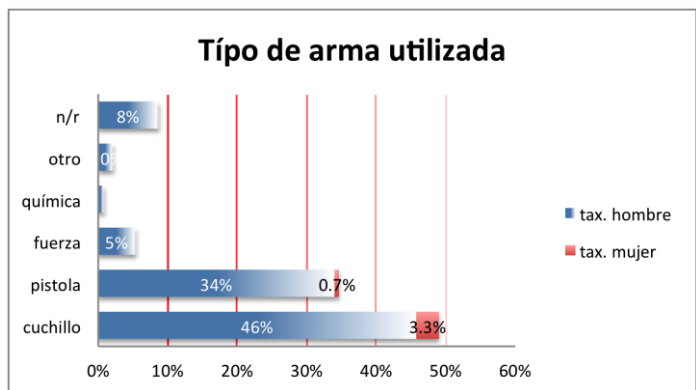


Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 41: sobre la pregunta 5.3, en la imagen de barras se puede observar que, la idea generalizada que sostiene a las carreteras como los lugares más apropiados para los asaltos no está fundamentada. El lugar con mayor reporte de asaltos fue las afueras de la ciudad y los barrios circundantes.

Al planificar el asalto, el tipo de arma utilizada para cometer un asalto puede dar la pauta del nivel de daño físico que los asaltantes están dispuestos a infringir. En los datos del estudio de los asaltos analizados en el período 2010-2013 se esperaba una relación entre el tipo de arma y el número de asaltantes. El arma preferida por los asaltantes (46%

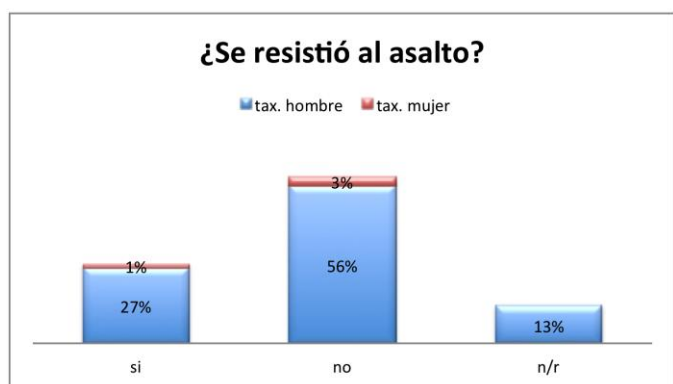
en asaltos a taxistas hombres y 3.3% mujeres) es el cuchillo, en 34% de asaltos a hombres utilizaron un arma de fuego y 1% para asaltar a mujeres. Se puede colegir que los asaltantes tienen conocimiento de las condenas que enfrentarían y su mayor severidad, en función del tipo de arma utilizada. El siguiente gráfico resalta lo indicado:



Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 42: la imagen presenta al cuchillo como arma más utilizada para asaltar taxistas, de acuerdo a lo consultado en la pregunta 5.4.

Ante un asalto, el taxista promedio en la provincia de Orellana evita prestar resistencia. No obstante, es considerable la proporción de personas que se resisten al asalto (27% de hombres y 1% de mujeres) toda vez que exponen a mayor riesgo su integridad y estimulan las circunstancias para que los agresores incrementen el nivel de violencia y utilicen sin dilación las armas. El gráfico siguiente indica los niveles de resistencia a los asaltos:

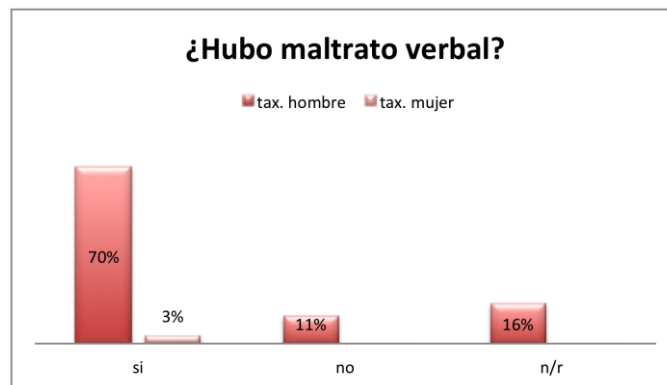


Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 43: este gráfico muestra la reacción del taxista ante un asalto y si ofreció resistencia o no lo hizo. Nótese que un preocupante 28% presentó resistencia.

De entre las estrategias para amedrentar a las víctimas que utilizan los asaltantes, el maltrato verbal es mucho más utilizado que el maltrato físico: el 70% de hombres y el 3%

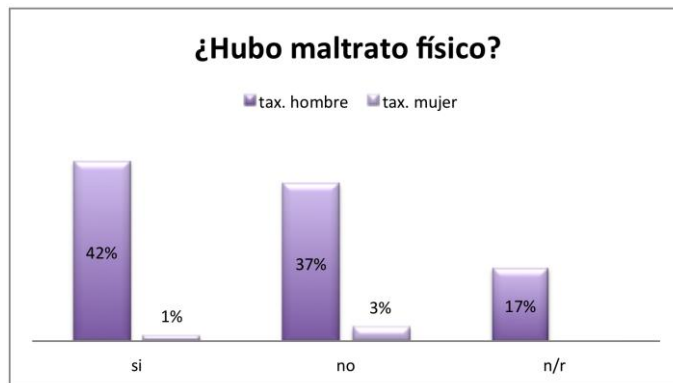
de mujeres asaltadas fueron agredidos verbalmente. Tan solo 11 % de las víctimas no fueron agredidas de palabra.



Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 44: la imagen indica que en la mayoría de los casos hubo maltrato verbal durante el asalto. La pregunta corresponde a la número 5.6.

El maltrato físico es mucho menos frecuente que el verbal, pero se puede inferir que la diferencia entre los casos de asalto con el maltrato verbal (70%) y físico (42%), es decir 28%, puede tener relación directa con 28% de casos registrados en los que las víctimas presentaron resistencia al asalto.

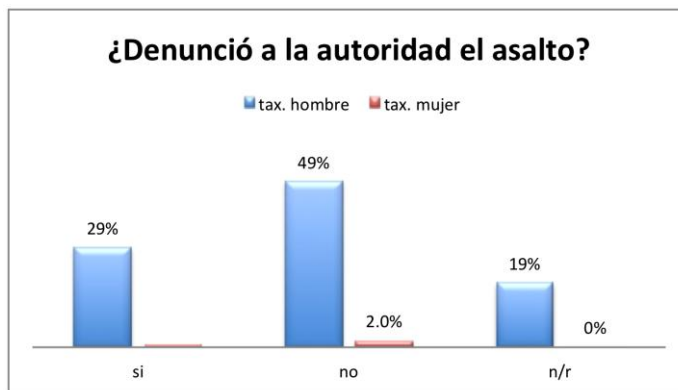


Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 45: Las respuestas a la pregunta 5.7 revelaron un preocupante 43% de los casos de asaltos en los que se dio maltrato físico a las víctimas.

Con el fin de establecer el nivel de confianza que un taxista promedio demuestra hacia las instituciones del Estado encargadas de receptor denuncias, después de un asalto, el detalle del siguiente gráfico indica que tan solo 29% de las víctimas hicieron la respectiva denuncia. Esta situación permite que la mayoría de casos (51%) queden en impunidad, además se propicia el desconocimiento de los hechos, la imposibilidad de registrarlos para su respectivo control y posterior formulación de políticas que permitan evaluar y reducir

las causas que provocan los delitos. El gráfico siguiente revela que 19% de las víctimas no respondieron la pregunta.

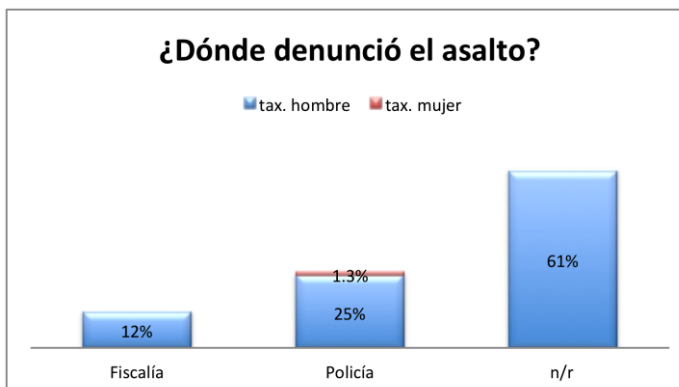


Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 46: esta es una de las preguntas que permitirá aproximar la imagen del Estado referente a su eficacia, que tiene un conductor de taxi, ya que al consultar a los asaltados mediante la pregunta 6.1, la mayoría respondió de forma negativa.

Es probable que el desconocimiento de los mecanismos legales inhiba la presentación de denuncias y además se consideraría, por parte del afectado, que por una baja cantidad de dinero robada en el asalto, el sistema legal difícilmente condenaría a los malhechores; además se estaría subestimando el potencial peligro que representa un asalto para un conductor.

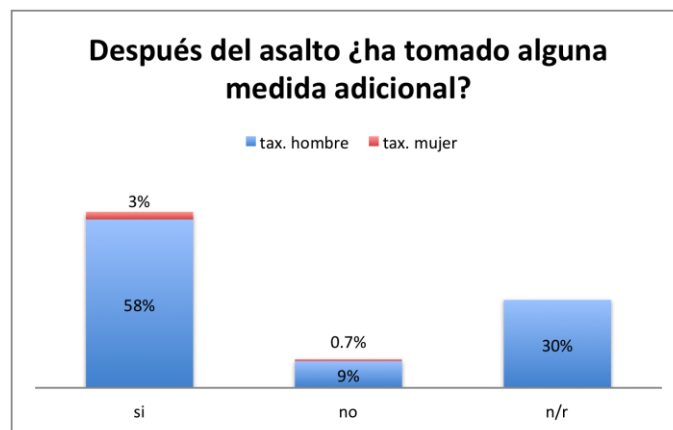
Se puede afirmar que la escasa cultura de la denuncia es apoyada por la mala infraestructura y bajo conocimiento procedimental que para el efecto dispone la policía. La burocracia y los horarios de atención al público de la Fiscalía colaboran con el panorama. El siguiente gráfico detalla la preferencia de los taxistas, referente a las instituciones para denunciar un asalto:



Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 47: la imagen que compila las respuestas a la pregunta 6.2 indica que la mayoría de víctimas no realizó ningún tipo de denuncia ante los entes encargados de recibirlas. Esta pregunta es especialmente útil para determinar la confianza hacia el Estado que reflejan los encuestados.

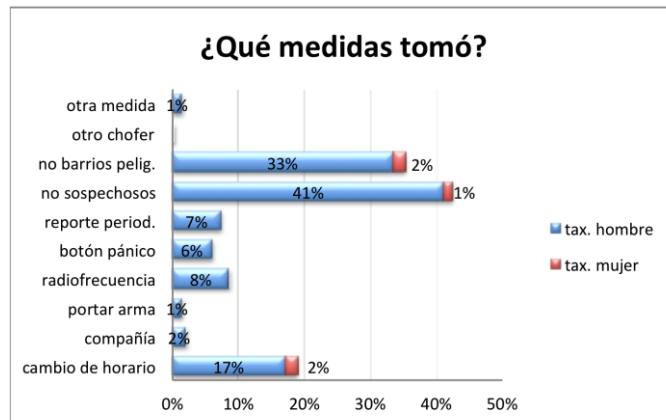
Como efecto del trauma de un asalto, se esperaría que el conductor de taxi promedio, busque reducir las posibles causas que facilitaron su victimización y tome medidas. La mayoría de taxistas (58% hombres y 3% mujeres) declaran haber tomado algún tipo de medida para evitar un nuevo asalto. Solamente el 9% de los hombres asaltados y el 1% de las mujeres no tomaron medidas.



Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 48: este gráfico compila las respuestas entre las opciones 'si' o 'no' a la pregunta 6.6, e indica que la mayoría de las víctimas tomaron algún tipo de medida para evitar ser asaltados.

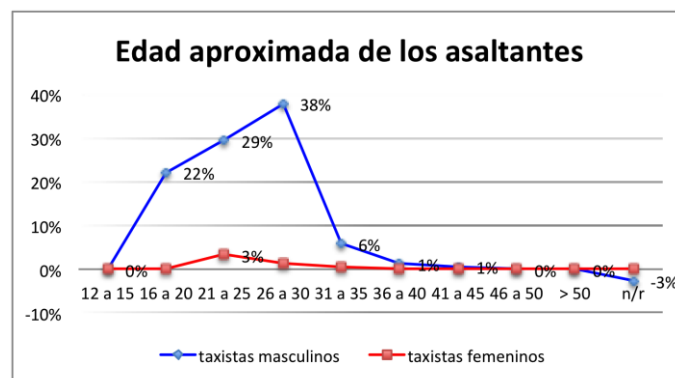
Luego de un asalto, la principal medida que tomaron los conductores, fue 'evitar transportar a gente sospechosa': 42%, 'evitar barrios peligrosos: 35%' y 'cambio de horario de trabajo': 19%. Este último grupo de personas que cambiaron su horario de trabajo, puede tener relación directa con aquellos que, más adelante en la encuesta, contestaron que 'no trabajarían por la noche a pesar que se les garantizaría su seguridad'.



Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 49: el principal efecto de las medidas tomadas por los asaltantes se refleja en la discriminación de pasajeros, así como evitar el trabajo nocturno.

Al analizar el género y edad de los asaltantes, coincide con el estrato y las características de la población que corre más riesgo, es decir: varón de 24 a 28 años; sin embargo en la mayoría de los casos (38%) la edad probable de los asaltantes estuvo en el rango de 26 a 30 años de edad. El gráfico siguiente lo detalla:



Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 50: el gráfico indica lo que se había descrito antes, es decir, que la edad de los asaltantes coincide con las características del grupo humano más vulnerable.

Entre las preguntas básicas, que debía formularse a los encuestados, tiene que ver con el conocimiento sobre cómo funcionan las nuevas tecnologías aplicadas, diseñadas para evitar asaltos a los medios de transporte.

En el proceso de la encuesta, la pregunta número 6.8 consultó: ¿Considera que los nuevos dispositivos de protección para los conductores, tales como botón de pánico, radio, GPS, brindarán la seguridad mínima que usted requiere?. Para lograr respuestas precisas, se procedió previamente, a explicar en términos generales, el funcionamiento de los

mecanismos tecnológicos disponibles actualmente. La tabulación de las respuestas dejó otras interrogantes como: ¿qué tan familiarizados están los conductores con esas tecnologías?.

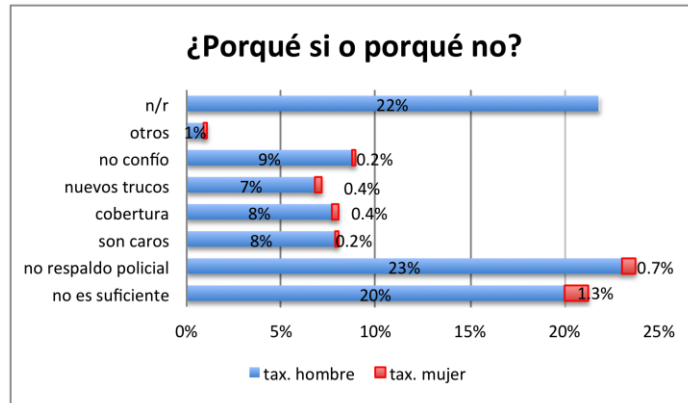
No es sorprendente que el 40% confíen en la ‘promesa tecnológica’ que ha tenido amplia publicidad y se aplica en ciudades como Quito y Guayaquil, aunque todavía no se pueda determinar su efectividad. Sin embargo, al no haber disponibilidad de esta tecnología en la provincia de Orellana al momento de realizar la encuesta, 32% de hombres y 1.6% de mujeres consideraron que no obtendrán la seguridad mínima. Además, un importante porcentaje de encuestados hombres (27%) no contestó la pregunta; el detalle está registrado en el siguiente gráfico:



Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 51: las respuestas a la pregunta 6.8 también son fundamentales porque tal como describe el gráfico, uno de cada tres consultados considera que los nuevos dispositivos no brindarán la seguridad mínima.

En la búsqueda de profundizar el motivo de las respuestas a la pregunta 6.8, se pidió a los encuestados que expliquen los motivos a su respuesta, dentro de un número limitado de opciones. Los resultados fueron los siguientes:

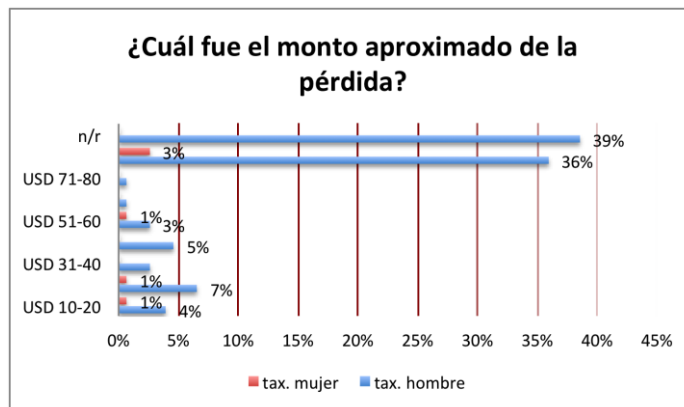


Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 52: este gráfico resalta las dos principales respuestas a la pregunta 6.9 sobre porqué los conductores no confían en los nuevos dispositivos y, básicamente se refieren al bajo respaldo policial y a que no son suficientes.

Esta pregunta tuvo la opción de respuestas múltiples. Una buena proporción de los encuestados (22%) no respondió a la pregunta de refuerzo, sin embargo el 24% indicaron que la razón para no sentir una seguridad mínima después de instalar equipos tecnológicos, se debe a que no hay respaldo policial, 21.3% porque no son suficientes los mecanismos propuestos, 8% los consideró caros; 8% desconfía del rango de cobertura u operación de los aparatos, 9% no confía en los sistemas electrónicos y el 7% considera que las nuevas tecnologías serán burladas con nuevos trucos de los delincuentes.

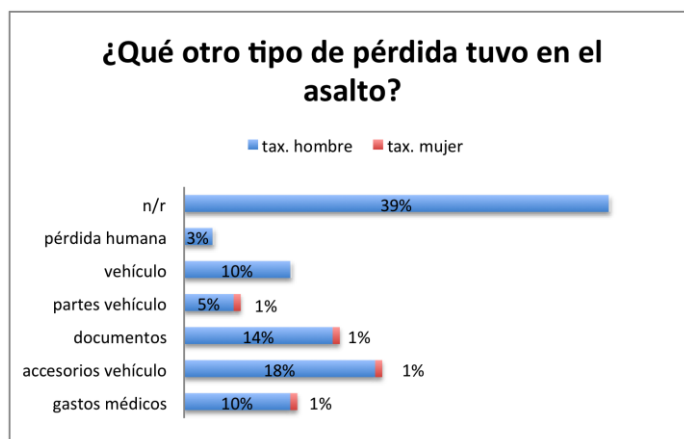
En el ámbito económico, la encuesta determinó que el efecto de los asaltos son una importante fuente de pérdidas económicas. El promedio de pérdidas (36%) es mayor a 80 dólares por atraco; pocos casos están en el rango entre 21 a 30 dólares y hay casos especiales en los que el monto ha llegado a 2.000 dólares o más. La mayoría de encuestados (39%) prefirieron no contestar la pregunta. El gráfico siguiente describe lo indicado:



Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 53: la imagen representa las pérdidas de dinero en efectivo en cuatro rangos distintos, detallada en la pregunta 6.4. El mayor porcentaje de encuestados no respondió esta interrogante quizá por razones relacionadas al trauma generado por el asalto.

Las notas adicionales de los encuestados dan cuenta que en 10% de los casos de asalto, las víctimas perdieron el vehículo como su fuente de ingresos, 19% perdieron los accesorios del vehículo. La pérdida más significativa es de 3%, se refiere a pérdidas humanas. Un importante 39% no respondió la pregunta. El gráfico siguiente detalla las cifras:



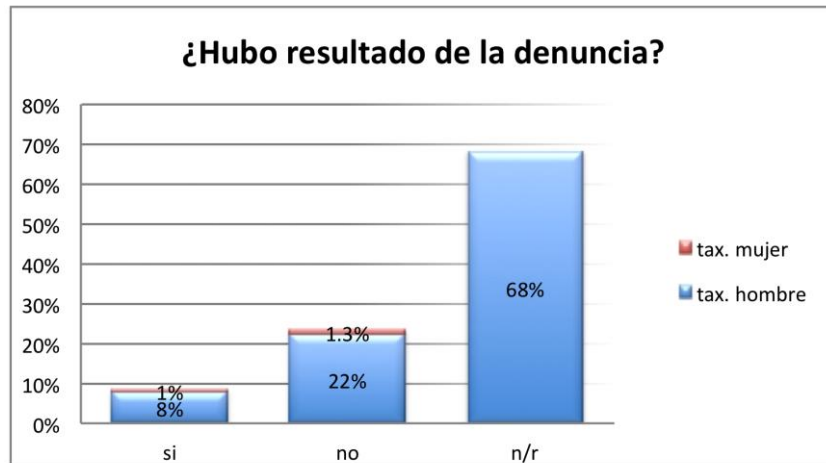
Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 54: este gráfico es el de mayor relevancia, ya que señala las pérdidas humanas, además de otro tipo de pérdidas que sufrieron las víctimas. Las respuestas corresponden a la pregunta 6.5.

Aparentemente, de acuerdo a la información acumulada, los taxistas son asaltados con el fin de obtener financiamiento y recursos para realizar atracos de mayor monto y riesgo u obtener el dinero necesario para la subsistencia de los asaltantes por unos cuantos días, además de movilización gratuita. En otros casos, cuando el asalto implica el robo del vehículo, los asaltantes tienen la intención de utilizarlo como herramienta para asaltar a transeúntes u otros vehículos. Según las entrevistas con las personas que perdieron sus vehículos, en la mayoría de los casos, los vehículos robados no fueron recuperados y se estima que fueron enviados a Colombia para ponerlos al servicio de grupos irregulares o bandas organizadas.

Al consultar a los conductores que denunciaron el asalto, sobre el resultado de la denuncia, 68% no respondió puesto que no realizaron un seguimiento del caso; otro tanto

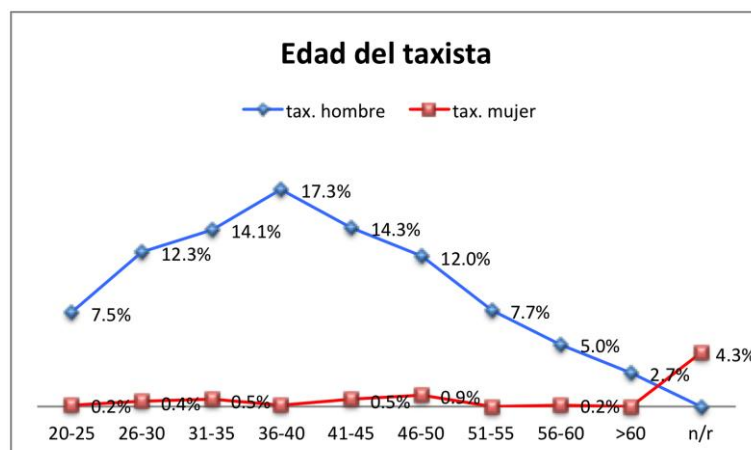
(23%) respondió que no hubo avance en la investigación, considerando que ya pasó un tiempo razonable para recibir respuesta y, tan solo 8% de hombres y 1% de mujeres obtuvieron resultados de la denuncia. Es obvio que no se puede esperar respuestas si la denuncia no se registra formalmente. La graficación de los resultados es la siguiente:



Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 55: las barras representadas en las respuestas a la pregunta 6.3 en este gráfico denotan que de las denuncias realizadas, 23% no tuvieron una resultado o todavía se espera obtener resultados.

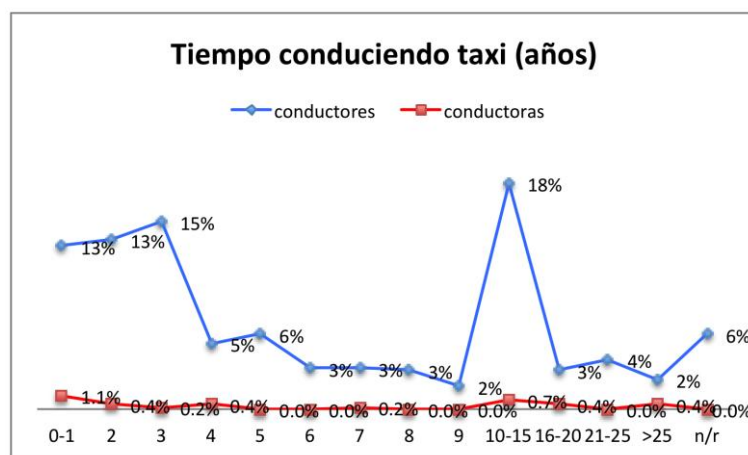
Entre las particularidades que afectan la continuidad de la industria del taxi y la posibilidad de su mejoramiento constante, de acuerdo a las reuniones mantenidas con dirigentes del gremio local, denunciaron que conducir un taxi sigue siendo la primera opción de trabajo para las personas que no han podido cumplir los exigentes requerimientos técnicos de admisión de las empresas petroleras; además, es la primera opción de trabajo para los jubilados. Esto se puede inferir de los gráficos que establecen la edad promedio del conductor y el tiempo de experiencia como taxista:



Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 56: las curvas de este gráfico representan la edad de los taxistas encuestados. La mayoría de ellos están en el rango de mayor exposición y riesgo a la violencia. Las respuestas corresponden a la pregunta 2.2.

El resultado del Censo de Población y Vivienda del 2010 indicó que la población de Orellana en edad para trabajar²³⁴ era de 99.527 personas, de las cuales estaban activas tan solo 54.432, es decir 54.7%.



Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 57: las curvas descritas en el gráfico representan a las respuestas de la pregunta 2.3 concernientes a la experiencia de los conductores. Una buena proporción (24%) tienen experiencia entre 9 y 18 años.

La morfología, edad y género de la personas que conducen un taxi en la amazonia todavía no muestra ser un determinante para que un conductor sea elegido como candidato para ser asaltado, aunque es muy probable que un conductor de mayor edad prefiera no correr riesgos innecesarios como la conducción nocturna o aventurarse a trasladar pasajeros a barrios considerados peligrosos.²³⁵

Durante el desarrollo de la encuesta, los principales obstáculos encontrados fueron la apatía de las personas a la hora de rellenar las opciones de respuesta; otros tantos, sobre todo los chóferes contratados, no les interesó mucho dar su opinión porque consideran su ocupación actual como una actividad temporal mientras obtienen posiciones laborales más rentables en la industria de servicios petroleros. Hubo un grupo de taxistas que no

²³⁴ El INEC establece que de la población total (PT), la población en edad para trabajar (PET) y la población económicamente activa (PEA) se calcula para las personas de 10 años de edad y más.

²³⁵ En países como los Estados Unidos de América, existe una Comisión de Reclamos a la que el usuario puede acudir para presentar una queja por no haber sido atendido o transportado a un lugar considerado peligroso o cuando se siente discriminado por causas raciales u otro tipo de exclusión.

tuvieron buena voluntad a la hora de ser entrevistados o realizar la encuesta porque consideran que ya conocen todo sobre conducir un taxi y señalaron que la encuesta no servirá de mucho para cambiar su vida o sus condiciones laborales. Unos pocos encontraron limitaciones físicas, como falta de lentes debido al tamaño de las letras del formato. Otro obstáculo importante fue la dificultad de congregarse a los socios de las operadoras en una fecha determinada debido a que, usualmente se reúnen dos veces al año de acuerdo al estatuto de cada operadora y, por lo tanto, hubo cierto recelo de los dirigentes a la hora de incluir un espacio para realizar la encuesta o convocar una sesión extraordinaria para realizarla.

A pesar del caos actual en el tránsito urbano en Ecuador, la probabilidad de que los taxis sufran accidentes, en comparación con vehículos particulares o estatales es menor, entre otras razones debido a que el taxi es por lo general el único medio de subsistencia familiar. Usualmente los taxis no están cubiertos por una póliza de seguros excepto la póliza mínima obligatoria denominada SOAT²³⁶.

Debido al cambio de condiciones en la red vial, la reconstrucción del sistema vial amazónico del país, se debería esperar que el promedio de accidentes viales y víctimas disminuya. Hasta el año 2004, debido al diseño, el estado de la calzada y la falta de mantenimiento, las condiciones de movilización terrestre eran deplorables, llegando al punto que las compañías petroleras ‘mejoraban’ las vías al compactar el piso y derramar petróleo crudo en la superficie; esto convertía a la vía en un lugar de alto riesgo para transitar, sobre todo cuando la lluvia formaba una película entre la pista y las bandas de rodadura de las ruedas de los vehículos.²³⁷

Es importante recalcar que sin embargo que los taxis circulan todo el día, al comparar el número de siniestros con los kilómetros recorridos, el índice de siniestralidad sería menor que los vehículos particulares; comparando con el caso de los taxis de New York, Schaller²³⁸ en su estudio demostró que la tasa de choques fue un tercio más baja para los taxis en comparación con otros vehículos en el período del año 2004:

²³⁶ Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

²³⁷ Al derramar petróleo en una pista compactada, con la presencia de agua por lluvia u otras fuentes, se forma una película muy resbalosa entre la pista y la banda de rodadura de las ruedas de los vehículos, dándose un fenómeno denominado ‘aquaplaning’ que consiste en la pérdida gradual de contacto entre el neumático y la superficie de la calzada.

²³⁸ En la ciudad de New York, para el año 2001, fecha en que fue realizado el estudio, existían 12.187 taxis y aproximadamente 45.000 vehículos disponibles para contratar, similares al concepto de “taxi ejecutivo”, es decir una cantidad similar a las cifras oficiales publicadas en Ecuador para el año 2011.

“La tasa de choques en que los taxis estuvieron involucrados fue de 4.6 por cada millón de millas (1.600.000 kilómetros) viajadas [...], comparadas con 6.7 vehículos involucrados en accidentes reportados por cada millón de millas de todos los vehículos de la ciudad de Nueva York”²³⁹.

Si los vehículos en New York destinados al servicio de taxi, equipados con pantallas protectoras, registraron 45.65% menos siniestralidad, es de suponer que la calidad del ambiente laboral interno del taxi debería estar afectando de manera positiva el desempeño del conductor, posiblemente gracias a la reducción del estado de alerta del conductor. El efecto sugerido debería ser analizado en un estudio complementario al presente trabajo.

El actual monitoreo estadístico para evaluar si los programas de asistencia a favor de preservar la integridad de los pasajeros y conductores en Ecuador mide únicamente dos factores: el número de accidentes y el número de víctimas²⁴⁰. Es razonable promover la adición de nuevos factores estadísticos, e incrementar factores como: ‘número de kilómetros recorridos registrado por los vehículos’, ‘estado mecánico del vehículo antes del siniestro’, ‘condiciones climatológicas estimadas a la hora en que se produjo el accidente’ además de ‘visibilidad y señalética de las vías’, entre otros para determinar con mayor precisión el verdadero motivo del siniestro. Como ejemplo, el análisis efectuado por Schaller mide la siniestralidad de la siguiente manera: “Fueron 1.6 pasajeros de taxi heridos por cada millón de millas viajadas [...] en 2004²⁴¹. Estos son menores que la tasa de heridos de 2.6 de entre los ocupantes (conductores y pasajeros) en todos los vehículos en la ciudad de Nueva York en 2004”²⁴².

De esta manera Ecuador podrá mejorar la calidad del análisis referente a transportación de personas e interpretar los resultados con mayor exactitud, con el fin de traducir esa información a medidas preventivas. Además será posible mejorar los estándares nacionales de seguridad y alcanzar calificaciones de normatividad mundial²⁴³, muy apreciadas por el turismo.

²³⁹ <http://www.schallerconsult.com/taxi/crash06.htm> (traducción propia)

²⁴⁰ En la mayoría de países del primer mundo es considerada una falta grave alterar las cifras del odómetro (medidor de kilómetros) o inhabilitarlo para que no registre el recorrido. Las nuevas tecnologías evitan la alteración mecánica y solo se puede realizar mediante la asistencia de tecnología digital.

²⁴¹ En el estudio se incluyó a los “Liberty Cabs”, que están definidos como autos propiedad de un individuo o una compañía, utilizados para recoger pasajeros hacia su destino por un precio básico acordado. A diferencia de estos, un taxi tiene taxímetro para registrar la distancia y le entrega un precio final basado en lo lejano que el pasajero va y que tanto tiempo toma llegar allá. Si se requiere un auto “livery”, se debe llamar por anticipado y hacer una reservación, mientras que los taxis usualmente están situados esperando en las calles de la ciudad, en http://www.ehow.com/info_8731746_livery-cab.html.

²⁴² <http://www.schallerconsult.com/taxi/crash06.htm> (traducción propia)

²⁴³ Actualmente están disponibles dos de las diversas normas internacionales (ISO) para la industria del taxi: ISO 14001 que busca “controlar y reducir el impacto de la organización en el medioambiente” en

La rutina diaria del taxista es muy similar alrededor del mundo motivo por el que la gente percibe a los taxis como menos seguros que otros vehículos, por el hecho de mantenerse en constante circulación; a pesar de ello Schaller, autor del estudio concluye:

“Las tasas más bajas de accidentes de taxis no son tan sorprendentes debido a que los conductores de taxis son por mucho más experimentados que otros conductores. Ellos están tras el volante por más de 3.000 horas anuales. Sus registros de conducción son auditados por la Comisión de Taxis y Limusinas y las aseguradoras. Se arriesgan a perder su sustento diario si es que tienen demasiados choques o multas”²⁴⁴

Los resultados nacionales de siniestralidad exigen la necesidad de cerrar el círculo entre los diferentes actores y procesos de la industria del taxi en Ecuador, en corresponsabilidad con el Estado. Romper el paradigma de maltrato y descuido será posible si existe interés genuino por reducir el número de víctimas, estas acciones mejorará la imagen y el servicio que los taxis brindan a la comunidad.

La investigación que realizó Davis en el estado de Texas, uno de los estados más violentos de los Estados Unidos de América, encontró que los hombres que trabajan como taxistas tienen la tasa más alta de homicidios registrados en los lugares de trabajo en el periodo 1975-1984 con 78.2 víctimas por cada 100.000 taxistas, comparado con la tasa de otras industrias cuyo promedio es 2.1 por cada 100.000²⁴⁵, es decir que esta tasa significa 97 veces mayor probabilidad de morir como taxista que en cualquier otra industria.

Para reducir el riesgo de asalto en el transporte público, las principales medidas que se adopten deberían ser disuasivas antes que reactivas, mediante la exposición evidente de equipos de vigilancia además de incrementar la confianza en la efectividad de las incorporaciones tecnológicas que pretenden al menos uno de los siguientes objetivos:

- Desalentar la intención de ataque al conductor por parte del criminal potencial.
- Minimizar los daños, en caso que el ataque se llegue a producir el asalto.
- Incrementar la capacidad de respuesta de la víctima ante un ataque.
- Aumentar el tiempo y el esfuerzo requerido por los victimarios para atacar al conductor o al pasajero.
- Alertar oportunamente al sistema de alarma local/nacional.
- Reducir el tiempo de respuesta policial.
- Reducir el estrés laboral ocasionado por la probabilidad de asalto.

Whitelaw, K., (2004) ISO 14001 Environmental Systems Handbook, Elsevier, II Ed., Oxford, p, 4., y la norma ISO 9001 que especifica los requisitos para un Sistema de Gestión de Calidad (SGC)

²⁴⁴ <http://www.schallerconsult.com/taxi/crash06.htm> (traducción propia)

²⁴⁵ Davis, H. (1987), Workplace Homicides of Texas Males, *American Journal of Public Health*, vol 77, N° 10, p 1291.Texas.

- Ampliar horarios de atención para los usuarios y rentabilidad para los transportistas.
- Mejorar el nivel de confianza entre usuarios y el conductores.
- Eliminar o reducir el acoso sexual dentro de los taxis.
- Incrementar el nivel de privacidad para los usuarios.

Adicionalmente, se puede identificar los siguientes beneficios al instalar un sistema de rastreo en taxis y buses:

- Monitorear recorridos y optimizar recursos de transportación.
- Ampliar la atención a zonas consideradas de ‘mayor riesgo’.
- Monitorear actividad en tiempo real.
- Localizar vehículos hurtados o robados.
- Alertar en caso de desvío de rutas pre-definidas.
- Controlar velocidad máxima, frenazos y aceleraciones bruscas.
- Evaluar el desempeño laboral de los conductores.

3.3 Victimización de pasajeros en buses interprovinciales en Orellana

El análisis realizado a las compañías operadoras de taxis, referente a las condiciones de inseguridad en las que operan, es en buena parte aplicable a las operadoras de buses interprovinciales, sobre todo, al nivel de riesgo e impunidad de los asaltos. A diferencia de los taxis, cuando un bus es asaltado, el número de víctimas es mucho mayor que en un taxi y los ‘botines’ son mucho más atractivos para los delincuentes, por tratarse usualmente de personas que regresan con dinero a sus lugares de origen o en otros casos que dirigen a ciudades más grandes para realizar compras o negociaciones que implica llevar consigo dinero o valores.

El asalto a buses es mucho menor en número de eventos, considerando al menos cuatro factores: El primero es que implica mucho más riesgo de ser atrapados dentro del bus para los asaltantes. El segundo factor es la necesidad de mayores recursos económicos para realizar el asalto, ya que se requiere la participación adicional de varias personas para realizar el asalto, además necesitan un medio de transporte adicional que les permita realizar una huida rápida. El tercer factor está relacionado con la constante ampliación de la capacidad de comunicación por vía telefónica celular disponible en las carreteras; sin

embargo, los asaltantes aprovechan este factor e intentan atracos en los lugares donde no hay señal de teléfono celular. El último factor se relaciona con el efecto disuasivo que está ocasionando la instalación de cámaras de video y rastreadores satelitales que pueden alertar situaciones anómalas, que finalmente no son suficientes.

Al considerar la instalación de equipos de alta tecnología para proteger al transporte de pasajeros, si bien es cierto que por ejemplo, una cámara no puede impedir un asalto, puede ser muy útil como un factor disuasivo o como una fuente de obtención de evidencias durante el proceso investigativo en caso de un asalto; por otra parte, las cámaras necesitan mantenimiento constante para garantizar su buen funcionamiento y de ciertas condiciones mínimas de iluminación y ángulos de captura de imágenes para que sean útiles, sin desconocer que el conductor puede llegar a considerar a la cámara como un sustituto de las precauciones normales que debe tomar. Según Smith:

“las cámaras de seguridad en taxis pueden ser útiles en una variedad de temas relacionados a la prevención de robos. La policía y los fiscales pueden utilizar las imágenes para ayudarse a capturar a los infractores y aumentar la evidencia disponible para una condena. Para conductores que están más interesados en prevención que en detección, las cámaras de vigilancia en taxis pueden persuadir a los ladrones o atacantes que no quieren sus imágenes capturadas en la cámara”²⁴⁶

Las cámaras son más útiles siempre que la transmisión de las imágenes sea a través de un sistema inalámbrico satelital en tiempo real, hasta una estación de monitoreo, debido a que la idea de almacenar imágenes en un dispositivo que esté instalado en el mismo vehículo puede ser perjudicial en caso que los atracadores se enteren y destruyan el vehículo tratando de obtener la fuente de evidencia. El asalto puede agravarse si los asaltantes no tienen la certeza de haber destruido las imágenes. Cuando las cámaras operan en tiempo real, es mucho más probable obtener información que pueda ser utilizada por la policía para capturar a los infractores poco después del asalto.

Una de las desventajas que tienen las cámaras es que no agrada a todos los pasajeros, principalmente porque no tienen la certeza de cómo serán utilizadas las imágenes; esta situación puede remediarse si se establece la legislación necesaria que salvaguarde la privacidad de los pasajeros. De otra parte, una ventaja es que la información provista por las cámaras puede ser utilizada para demostrar quejas o violencia de los pasajeros en contra del conductor o viceversa.

²⁴⁶ Smith, M. (2005), *Problem-Oriented Guides for Police, Problem-Specific Guides Series N° 34*, US Department of Justice: Robbery of Taxi Drivers, NJ. p.22. (traducción propia)

A pesar de lo indicado en el párrafo anterior, los asaltos a buses interprovinciales no han sido erradicados. Entre las pocas estrategias para reducir la probabilidad de asaltos que ha establecido la policía de la provincia de Orellana consiste en efectuar, previo al viaje, una breve revisión de los pasajeros y del bus dentro de una dependencia policial, muy ocasionalmente la inspección incluye el equipaje de las bodegas del bus.

Este mismo procedimiento es realizado en el control policial denominado ‘Guaguayacu’ en la vía entre Baeza y Papallacta, en un punto de control policial que está especializado en la búsqueda de drogas y precursores químicos, así como armas.

La práctica que anula la medida de prevención tomada por la policía, es el embarque y desembarque de pasajeros en la ruta; por ahora no existe un mecanismo que facilite información a los conductores en caso de personas que toman un bus en la carretera, si son o no potenciales asaltantes; sin embargo de estar vigente la prohibición de recoger pasajeros fuera de los puntos de embarque, usualmente, asaltantes confundidos entre los pasajeros exigen paradas en medio de la ruta para someter al conductor con sus cómplices, en caso de que se trate de un asalto en desarrollo. Pocos conductores respetan la normativa en su afán por alcanzar mayor rentabilidad en cada viaje.

Es de suponer que el conductor de un bus interprovincial está interesado además de la rentabilidad, proveer el mejor servicio a quienes confían en su empresa. La inconsistencia se presenta en el sistema de transporte intercantonal -dentro de la provincia- designado a operadoras, que por lo general, están equipadas con unidades vetustas o descuidadas, además asignadas con pocas frecuencias muy espaciadas en horarios. Esta situación obliga a los usuarios de las poblaciones ubicadas a lo largo de la ruta a pedir atención de las operadoras interprovinciales.

El efecto real de los asaltos a buses y taxis en Ecuador será posible estimar a partir de la creación de fuentes confiables con datos estadísticos imparciales, por lo que al menos será necesario lo siguiente:

i) Registro técnico de los hechos delictivos por la Policía Nacional, la Fiscalía y las instituciones de apoyo. Esta deficiencia pudo ser constatada en la recolección de información para esta investigación.

ii) Crear las condiciones para que las víctimas mejoren el nivel de confianza en el sistema judicial, a fin de promover la cultura de la denuncia.

iii) Evitar la propagación de grupos informales que compitan en condiciones desleales en la industria del transporte en general y del taxi en particular.

iv) Registro de los siniestros y asaltos considerados ‘cifras negras’, incluyendo aquellos en que se hayan establecido acuerdos entre las compañías de seguros y los involucrados.

v) Establecer un procedimiento, aprovechando la tecnología instalada en los vehículos, para casos en los que la víctima no pueda dar fe de lo sucedido, ya sea porque, se le administró una droga, haya fallecido o su estado de salud imposibilita obtener su declaración para ayudar en la resolución de casos.

vi) Disponer asesoría a las víctimas potenciales respecto a los procedimientos a seguir ante una situación de asalto.

Debido a que los conductores de buses y de taxis realizan su trabajo en forma solitaria, sobre todo en el segundo caso, el equipamiento de un vehículo con tecnología logra que el conductor sienta mayor confianza para realizar su trabajo, pero es fundamental que las ayudas tecnológicas sean parte de un programa integral con la fuerza pública y los ciudadanos, de acuerdo a la siguiente cita:

“radios, alarmas silenciosas, luces intermitentes y cámaras son potenciadores del ánimo para los conductores; por otra parte, en la prevención de un asalto, su valor potencial es delineado y limitado ya sea por la habilidad del conductor para alcanzar el aparato y la velocidad de respuesta de la policía. Un ataque sorpresa y/o el conocimiento del asaltante sobre la alarma puede reducir su uso”²⁴⁷

En resumen, la tecnología de punta para disparar un aviso de emergencia no puede ser muy útil si el usuario o el conductor –dependiendo las circunstancias- no están capacitados para utilizarla.

En la actualidad, las cooperativas y compañías de transporte de pasajeros que mantienen oficinas de representación en la provincia de Orellana son quince, nueve de ámbito nacional: Aray, Baños, El Dorado, Trans-Esmeraldas, Loja, Putumayo, Flota Pelileo, San Francisco y Zaracay, y seis con operaciones provinciales y regionales -en la amazonia- a saber: Petrolera Shushufindi, Jumandi, Gran Sumaco, Alejandro Labaka, Ciudad del Coca y Quijos.

Finalmente, mientras Ecuador no cuente con una institución que realice trabajo forense científico para esclarecer las circunstancias en las que se dio un ataque y, en algunos casos la muerte de un pasajero o conductor, disponible en cada provincia a favor de las personas

²⁴⁷ Weiser, P. Wilson, P. (1991) Preventing crime on transport-rail, buses, taxis, planes, Australian Institute of Criminology, Woden Printers & Publishers, Canberra. p.32. (traducción propia)

que trabajan con alta probabilidad de convertirse en víctimas de la violencia, toda medida preventiva y disuasiva dentro del marco legal que rige al país será muy útil.

3.4 Factores de riesgo para la victimización de transportistas y pasajeros.

Si bien el riesgo es parte del vivir diario, es razonable esperar que en la transportación y movilización terrestre de personas se pretenda reducir los principales factores de riesgo y con ello, reducir las probabilidades de victimización de personas en esta industria. Las consecuencias del asalto a un bus o taxi pueden ser impredecibles e inclusive terminar en la muerte, dependiendo de la escalada de violencia que alcance el evento y el grado de afectación a las partes involucradas, sean pasajeros, conductores o delincuentes.

A fin de reducir los asaltos a los medios de transporte urbanos e interprovinciales, Weiser y Wilson mencionan el entrenamiento que deben recibir los conductores y sus ayudantes, para afrontar situaciones de esta índole. El entrenamiento debe incluir habilidades de comunicación y otras habilidades como la capacidad para establecer soluciones en poco tiempo, defensa personal, manejo de crisis y de emergencias con pasajeros -para el caso de los conductores de bus- además del conocimiento detallado de los lugares que recorre. Estos elementos pueden ayudar a reducir el impacto de situaciones peligrosas y reducir el número de víctimas y daños. La capacitación deberá ser sistemática y actualizada de forma continua.

Por otra parte, la realidad es que no es difícil encontrar conductores que desdibujan la imagen de su cooperativa o compañía de transporte. Es por lo tanto imprescindible atender las recomendaciones de los expertos en el manejo de conflictos y mantener una buena imagen, con el fin de reducir el número de motivos que puedan ser detonantes de conflictos entre el conductor y sus pasajeros. La higiene del conductor y buena presentación de sus vehículos debería mantener un nivel mínimo aceptable, considerando que un vehículo descuidado puede provocar mayor destrucción o al menos indolencia de parte de los usuarios conforme el fenómeno de ‘la teoría de los cristales rotos’.

Para establecer el nivel de riesgo al que se expone un conductor, se requiere reconocer el tipo de ambiente en el que opera, además de las jornadas de trabajo que mantiene; el análisis permitiría reconocer los patrones de asalto y establecer estrategias. Es de esperar que un conductor de taxi sea reacio a trasladar personas a zonas consideradas peligrosas o de alto riesgo, en horarios en los que esas zonas están desoladas o no cuentan con

monitoreo o patrullaje policial, inclusive si la decisión implica la pérdida de oportunidad de ingresos. Visto desde otro punto de vista, el impacto social es alto por las condiciones adversas que son creadas para la comunidad que vive en esas zonas, especialmente cuando experimentan situaciones apremiantes como emergencias médicas.

Al entender los factores que contribuyen al problema de la violencia en los taxis en cada localidad, se puede desarrollar preguntas propias del entorno que contribuyan al análisis, con el propósito de establecer los factores de riesgo y la posible efectividad de medidas que permitan destacar los puntos clave de intervención e identificar finalmente las medidas más apropiadas para un periodo establecido. Las cooperativas y compañías de transporte, en conjunto con la policía local, deberían determinar los principales factores de riesgo antes de implementar medidas que reduzcan el efecto potencial de esos factores, es decir, establecer cuales son los principales mecanismos de asalto y en función de ello adoptar las medidas necesarias.

En la operación diaria de taxis se presentan situaciones de acoso sexual, especialmente contra mujeres, ya sea en su condición de usuarias o como conductoras. En un intento por controlar esta situación, se está aplicando medidas que emulan el antiguo modelo de vigilancia que, corresponde a las observaciones de Zygmunt Bauman, cuando indicaba que vivimos en una época de desempeño en la que la “dedicación al trabajo se transforma en una lucha cotidiana por la supervivencia” en condiciones en las que “[...] el modelo panóptico de gobierno, basado en la vigilancia y el monitoreo de los comportamientos, está disgregándose rápidamente y cediendo el paso a un sistema de auto-vigilancia y auto-monitoreo, aún más eficaz que la reglamentación normativa y el control policial[...].”²⁴⁸

Ya no bastaría, por lo tanto, la entendida omnipresencia divina de un ser supremo testigo de cada paso que damos; la sociedad ahora estaría aceptando la privación del derecho a la intimidad, dando paso a la ‘libertad vigilada’ ocasionada por el monitoreo permanente, que convierte a calles y centros de concentración comunitaria en una ampliación del panóptico, a manera de refuerzo a la mencionada omnipresencia.

No es regla, pero por lo general, los factores de riesgo deben estar combinados para crear un ‘ambiente apropiado’ para el atacante. Cuando un pasajero ataca a un conductor, quiere decir que ha razonado previamente su decisión, por lo tanto es de esperar que el atacante establezca el momento más adecuado, el lugar más apropiado y las herramientas disponibles más útiles para lograr su propósito, asumiendo un riesgo calculado.

²⁴⁸ Cornelli, R., (2012), Miedo, Criminalidad y Orden, BdeF, Buenos Aires, p. 213.

El siguiente cuadro resume los once factores de riesgo más comunes a los que un conductor debe prestar atención, con la idea de tenerlos presentes y aplicar las medidas sugeridas para que los identifique y evite, reduzca o elimine los factores, de acuerdo a su propia capacidad de respuesta:

Tabla N° 27: esta matriz permite establecer los factores de riesgo, la actitud preventiva para cada uno de ellos y las medidas que pueden ser tomadas para reducir el riesgo ante el asalto a un conductor de taxi.

PRINCIPALES FACTORES DE RIESGO QUE CONTRIBUYEN A LA VICTIMIZACIÓN DE LOS CONDUCTORES DE TAXI.		
Factor de riesgo	Actitud preventiva	Medidas para reducir el riesgo
1. Contactan a gran cantidad de extraños o gente que no conoce bien.	Mantener comportamiento cordial y respetuoso, pero a la vez evitar “amistad” repentina o exceso de confianza.	Instalar elementos de protección personal como cámaras infrarrojas, botón de pánico, escudo anti-asaltos, radio VHF, GPS, luz externa de aviso de emergencia y señalética relacionada con protección personal.
2. Trabajan hasta muy tarde por la noche o muy temprano por la mañana.	Descansar según la norma internacional, 15 minutos después de dos horas de conducción.	
3. Trabajan en áreas de alta delincuencia.	Indicar a la central el destino, número de pasajeros y tiempo aproximado de retorno antes de realizar el recorrido.	
4. Trabajan solos.	Mantener contacto permanente con el despachador u otros compañeros.	
5. Recorren lugares abandonados.	Reportarse cada cierto tiempo e indicar ubicación.	Tomar rutas alternas más transitadas; de no ser posible, informar a la central de radio el recorrido que se está siguiendo.
6. Llevan dinero en efectivo de manera insegura y manejan dinero como forma de pago.	Evitar acumular demasiado efectivo y exhibirlo a los pasajeros.	Trabajar con tickets, tarjetas de débito, tarjetas de crédito. Instalar caja fuerte. Realizar depósitos parciales.
7. Tienen necesidad de recoger a cualquier pasajero.	Aprender a interpretar el lenguaje corporal de los pasajeros. Mantenerse alerta los primeros momentos y dejar mensaje de “no estoy solo”.	Es preferible perder una ‘carrera’ antes que asumir un riesgo innecesario.
8. Afrontan barreras de lenguaje y culturales.	Aprender a interpretar palabras y modismos que la gente utiliza: Aprender frases básicas de otros idiomas ayuda.	En caso de haber embarcado gente sospechosa, evitar mantener una conversación que distraiga la capacidad de conducir.
9. Los propios colegas hacen trampa en público, esto logra aumentar el irrespeto y menosprecio al taxista.	Mejorar la capacidad de comunicación con los colegas y llevar una cámara para registrar gráficamente eventos desleales.	Instaurar un mecanismo que permita denunciar y corregir competencia desleal.
10. Manejan racismo como factor determinante.	Implementar procedimientos que permitan denunciar segregación de cualquier origen.	Incluir información relacionada en el pensum de capacitación continua.
11. Experimentan subestima al taxista por parte de la comunidad.	Mejorar la presentación y aseo personal, mantener impecable el auto y el trato hacia los pasajeros sin importar su condición humana.	Establecer premio al mejor conductor del año, medido por factores virtuosos.
Fuente: Smith, M. (2005), <i>Problem-Oriented Guides for Police, Problem-Specific Guides Series N° 34</i> , US Department of Justice: Robbery of Taxi Drivers, NJ. y Weiser, P. Wilson, P. (1991) Preventing crime on transport-rail, buses, taxis, planes, Australian Institute of Criminology, Woden Printers & Publishers, Canberra. Elaboración y adaptación: Adrián Palacio		

Al analizar los factores de riesgo antes descritos, se puede concluir que no todos los lugares representan el mismo nivel de riesgo y tampoco cada conductor corre el mismo riesgo en cada factor; el grado de nivel de exposición dependerá de la actitud del conductor del taxi, la capacidad para identificar a tiempo riesgos potenciales y habilidades para poner en práctica las estrategias disuasivas y de escape que haya practicado.

Entre las medidas de corte radical, adoptadas para reducir la violencia y los ataques a los taxistas en las naciones denominadas ‘del primer mundo’, contempla la reducción del número de taxis circulando en las calles, con el fin de que la escases de la oferta del servicio evite el canibalismo entre taxistas y a la vez la sobre-demanda del servicio permita al taxista la selección de los pasajeros. Este tipo de medidas no podrían ser aplicadas en Latinoamérica por obvias razones, además porque la delincuencia no está dirigida exclusivamente hacia los taxis, sino que tiene múltiples facetas, actores y víctimas.

Para intentar resolver el problema de los asaltos a los taxistas, es necesario adentrarse en la industria del taxi en Ecuador, incluido el marco legal que rige a esta industria estimada en 46.141 taxistas registrados al 2011 y autorizados²⁴⁹ por Federación Nacional de Operadoras de Transporte en taxis del Ecuador (Fedotaxis)²⁵⁰.

Mientras el taxi está circulando, la propiedad del taxi es un factor determinante que influye en la seguridad, debido a que no siempre es el propietario quien conduce el vehículo; este caso es mucho más evidente en las compañías de taxis, porque es común encontrar una sola persona como propietaria de varias unidades. A diferencia de lo que sucede en las cooperativas, en las que de forma mayoritaria los vehículos son conducidos por sus propietarios, en las compañías, son ‘arrendados’ temporalmente, ya sea por jornada o por día. Usualmente los choferes de las compañías no reciben el mismo vehículo para cubrir un turno, aumentando la posibilidad de no tener el control total del vehículo por falta de familiaridad con los equipos de seguridad, especialmente la alarma o el botón de pánico.

Es evidente, por otra parte, que el nivel de deserción de los taxistas está directamente relacionado con las oportunidades de trabajo que se presentan. Dentro del mismo mercado de taxistas, cuando son choferes y no los propietarios quienes conducen las unidades, la permanencia en un mismo vehículo como chofer está condicionado al nivel de remuneración y beneficios adicionales que puedan obtener.

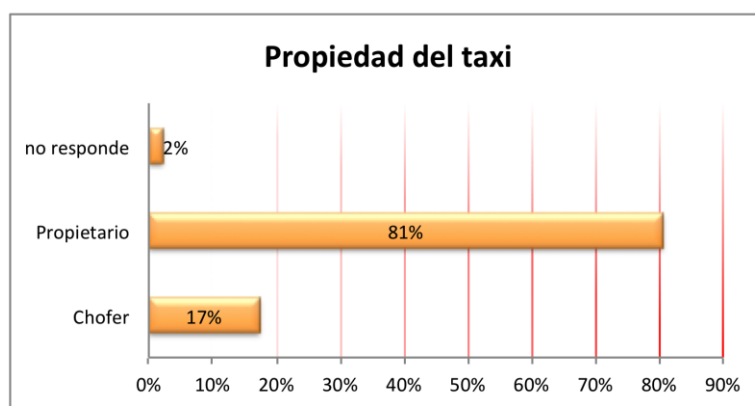
Un chofer estará dispuesto a correr mayores riesgos en su afán de obtener mejor ganancia en el día; es por eso que su capacidad de análisis del riesgo se somete al grado de necesidad de ingresos. Esta situación es más evidente cuando un conductor de taxi, con capacidad para cuatro pasajeros, recoge a seis pasajeros o más a fin de no perder la

²⁴⁹ Según la Federación Nacional de Operadoras de Transporte en Taxis del Ecuador, al 2013 circulan legalmente 86.000 taxis, sin embargo esta cifra puede variar. http://www.elcomercio.ec/pais/taxis-taxistas-conductores-vialidad-calles-avenidas_ECMFIL20110619_0001.pdf

²⁵⁰ Se cambió de personería jurídica con el Acuerdo Ministerial N° 028 del 11 agosto del 2010.

‘carrera’. De manera similar, la capacidad de los buses usualmente se establece en función del dinero que el chofer pretende obtener.

La encuesta realizada en la provincia de Orellana determinó que, en la mayoría de casos, los propietarios de vehículos conducen los taxis, aunque es de esperar, de acuerdo a lo indicando en el análisis de las horas diarias de conducción, que cuando el propietario contrata un chofer para el taxi, opta por laborar algunas horas más allá de las ocho horas reglamentarias que cumple el chofer, sobre todo durante los fines de semana y días feriados para evitar el pago de horas adicionales con sobrecargo. La siguiente imagen detalla a los propietarios y choferes encuestados:



Fuente: Encuesta Provincial a las operadoras de taxis. Elaboración: Adrián Palacio.

Gráfico N° 58: la imagen permite identificar la proporción entre propietarios de taxis y choferes. Es de suponer que los propietarios son más precavidos y evitan riesgos innecesarios durante las horas de trabajo.

Aunque aparentemente es obvio que “un robo liquida la ganancia del taxista y tiene el potencial de producir heridas o de muerte. Es por eso que los conductores deben evaluar constantemente la preocupación entre aumentar la ganancia a través de aceptar carreras y el riesgo potencial de pérdida (y de peligro físico)”²⁵¹ el riesgo no siempre está presente en la mente de los conductores y, si está presente, es más fácil dirigir la responsabilidad de sus decisiones a la suerte, el destino o la fé antes que tratar de unir esfuerzos por encontrar soluciones consensuadas para reducir los peligros.

Las publicaciones sobre la inseguridad social tardo-moderna corrobora lo argumentado en lo referente a que los conceptos de crisis y desconfianza son centrales,

²⁵¹ Smith, M. (2005), *Problem-Oriented Guides for Police, Problem-Specific Guides Series N° 34*, US Department of Justice: Robbery of Taxi Drivers, NJ. p.2. (traducción propia)

pero ya no se centran en las contradicciones sociales del capitalismo sino “sobre el complejo entrecruzamiento entre tres niveles: el socio-económico, el político-institucional y el antropológico-cultural” , es decir, la crisis ocasiona una fragmentación entre ciudadanos y trabajo, entre ciudadanos e identidad, entre los ciudadanos y naturaleza, entre ciudadanos y ciudad, además entre los ciudadanos y Estado²⁵².

Tabla N° 28: esta matriz permite identificar la relación de los componentes y entrecruzamientos en varios niveles con los actores de la sociedad en fragmentación.

FRAGMENTACIÓN DE LA SOCIEDAD POR CRISIS		
Entrecruzamiento entre tres niveles:	Fragmentación por la crisis entre:	
1. social-económico	ciudadanos-trabajo	ciudadanos-naturaleza
2. político-institucional	ciudadanos-estado	ciudadanos-ciudad
3. antropológico-cultural	ciudadanos-identidad	
Fuente: Cornelli, R., (2012), Miedo, Criminalidad y Orden.		
Elaboración: Adrián Palacio.		

Buscando detener los asaltos a taxistas han sido inventados y probados un sinnúmero de mecanismos, algunos eficientes y otros extremos como el mecanismo propuesto en Australia, ya que “a finales de la década de los años 80, fueron instalados asientos para los pasajeros que contenían un mecanismo capaz de descargar 52.000 voltios, lo suficientemente potente como para aturdir a los asaltantes”²⁵³, aclarando que el tipo de electricidad utilizada era corriente alterna²⁵⁴ de alto voltaje pero bajo amperaje, para evitar causar la muerte al potencial asaltante, como se daría en el caso de utilizar corriente continua²⁵⁵. La prohibición para permitir su utilización llegó casi de inmediato ya que violaba de toda norma constitucional.

La tecnología actual permite adoptar mecanismos y alternativas de protección que reducen significativamente el nivel de riesgo para un taxista o un chofer de bus, aunque implique mayor dependencia al desarrollo tecnológico en telecomunicaciones y sus aplicaciones en la industria del transporte.

La dependencia tecnológica, en todo tipo de vehículo, puede ser perjudicial, debido a que imposibilita a choferes, con nociones básicas de mecánica, solucionar problemas

²⁵² Cornelli, R., (2012), Miedo, Criminalidad y Orden, BdeF, Buenos Aires, p. 216.

²⁵³ Weiser, P. Wilson, P. (1991) Preventing crime on transport-rail, buses, taxis, planes, Australian Institute of Criminology, Woden Printers & Publishers, Canberra. p. 41. (traducción propia)

²⁵⁴ Corriente eléctrica en la que la magnitud y el sentido varían cíclicamente.

²⁵⁵ En la corriente continua las cargas eléctricas circulan siempre en la misma dirección

mecánicos que presente un vehículo en medio de una carretera. Es que, la tecnología automotriz actual tiene un alto contenido electrónico y de programación de los componentes de cada uno de los sistemas que conforman un automotor. De la misma manera, los sistemas de vigilancia, monitoreo y auxilio están directamente relacionados con la electrónica y solamente puede ser instalada, operada y mantenida por gente especializada.

La tecnología y los sistemas contra asaltos que están siendo incorporados paulatinamente a las unidades de taxis y buses en Ecuador, al parecer, está produciendo el efecto deseado en la sensación de seguridad entre la población. El proceso inició con la instalación de cámaras de vigilancia y botones de pánico conectados a la central del 911. Habrá que considerar que las nuevas tecnologías permiten acceder a cámaras de alta densidad a un costo razonable, a fin de evitar que a la hora de utilizarlas se presente una situación en la que “un problema en la efectiva utilización de cámaras en los buses es la dificultad de proveer suficiente iluminación para obtener fotografías de calidad, no la suficiente para hacer problemática la conducción nocturna”²⁵⁶

Otro mecanismo para evitar robos en los buses urbanos, sugerido por Smith indica que “...las cooperativas (de buses) pueden experimentar robos de pasajes si no se instala algún tipo de caja de seguridad de dinero o sistema de recaudación de pasaje sin necesidad de cambio. La instalación de cajas fuertes en los buses de New York (acompañada de tarifas planas) produjo la casi total eliminación de robos a los conductores de buses en aquella ciudad”²⁵⁷; esta sugerencia debería ser considerada en el sistema de transporte urbano de Guayaquil, como la ciudad con mayor número de asalto a buses urbanos en el país. La idea de instalar una pequeña caja fuerte en los taxis, cuyas llaves permanezcan en un lugar seguro, que permita colocar el dinero que se ha recaudado, llegó a ser obligatoria en la ciudad de Los Ángeles, y el resultado obtenido fue que los robos disminuyeron de un promedio de quince por noche a dos por semana.²⁵⁸

Una opción para pedir auxilio, en caso de un evento delictivo, es el rastreo satelital, que se basa en un GPS para lanzar una alarma. El sistema es activado mediante un ‘botón de pánico’. Este mecanismo de auxilio es básicamente electrónico, silencioso, pero a la vez

²⁵⁶ Weiser, P. Wilson, P. (1991) Preventing crime on transport-rail, buses, taxis, planes, Australian Institute of Criminology, Woden Printers & Publishers, Canberra. p. 32. (traducción propia)

²⁵⁷ Smith, M. (2005), *Problem-Oriented Guides for Police, Problem-Specific Guides Series N° 34*, US Department of Justice: Robbery of Taxi Drivers, NJ. (traducción propia)

²⁵⁸ Weiser, P. Wilson, P. (1991) Preventing crime on transport-rail, buses, taxis, planes, Australian Institute of Criminology, Woden Printers & Publishers, Canberra. p. 42. (traducción propia)

depende del buen estado de los dispositivos eléctricos del vehículo y del buen estado de los equipos. Su instalación puede presentar resistencia por parte de los conductores, ya que en ciertos casos llegan a sentirse vigilados o perseguidos debido a la posibilidad de ser monitoreados de manera permanente. Este mecanismo de rastreo permite adicionalmente desactivar el sistema electrónico del vehículo, de manera que, frente a un robo de vehículo, este puede ser inmovilizado. Hay que considerar sin embargo que, cualquier tipo de inmovilización a distancia puede ser peligrosa si llega a suceder que el vehículo se convierte en la única forma de protegerse o de huir del lugar, en caso de un asalto. Por otra parte, sería muy interesante si por normativa, el ‘botón de pánico’ es también instalado cerca del asiento posterior del taxi, o en en el área de pasajeros de los buses, con la garantía que el mecanismo no pueda ser alterado, a fin de ser utilizado especialmente en cualquier momento, dando prioridad a los pasajeros femeninos, ya que son el foco de atención de la delincuencia.

El principal riesgo que presenta la alteración del normal funcionamiento de los sistemas electrónicos de alarma es que, además de requerir mantenimiento y actualización de ‘software’ de manera permanente –situación que ha demostrado ser un gran problema a la hora de actualizar programas de los taxímetros-, como casi todo aparato electrónico, es susceptible de daño o falla ocasionados por maltrato, mal uso, vibración, calor o por ciertas condiciones extremas que soporta un vehículo. Por otra parte, los sistemas de alarma activados por un ‘botón de pánico’²⁵⁹ pueden llegar en convertirse en molestos para la policía, debido a falsas alarmas que, por error o descuido, pueden activar el sistema y, como consecuencia, hacer que se despliegue innecesariamente un operativo policial.

Ya que el dinero es uno de los principales motivos por el cual un taxi es asaltado, la recomendación de Smith sugiere eliminar el pago con dinero en efectivo, mediante la inclusión de taxímetros que aceptan tarjetas de crédito o débito, en cuyo caso resulta conveniente instalar la máquina de registro cerca del pasajero para que él mismo deslice la tarjeta por la ranura. Otra posibilidad de cobro es el uso de órdenes de taxi, o cupones que son utilizados por las compañías o para clientes frecuentes. Es de esperar que, a corto plazo, la tecnología sea aplicada para el pago mediante el uso de tarjetas magnéticas y evitar, en la medida de lo posible, el riesgo de manejo de dinero efectivo y los costos relacionados a la adopción de sistemas de seguridad.

²⁵⁹ Se le denomina “botón de pánico” a un interruptor que debidamente conectado con un sistema electrónico, eléctrico o mecánico, activa una alarma o un procedimiento para detener una máquina o iniciar un proceso de emergencia para el rescate de víctimas potenciales o instalaciones y evitar un daño mayor.

Las radio es el sistema de comunicación más común en los taxis, especialmente en ciudades grandes; usualmente se utiliza a través de una operadora en una central de radio para indicar al taxista el lugar donde se necesita el servicio de taxi y para intercambiar información entre los conductores de la misma frecuencia. Se utilizan para pedir ayuda, pero pueden ser muy difíciles de usar en caso de asalto. Algunos modelos requieren que el operador de radio mantenga aplastado el botón del micrófono para poder comunicarse y, al intentarlo, el agresor puede sentirse alarmado, porque puede llegar a imaginar que fue lanzada una señal de auxilio o de localización y puede complicar más el asalto. Además, las radios, pueden ser inhabilitadas con cierta facilidad si se desconecta el micrófono, o tan solo retirando la antena exterior.

En el mercado hay modelos de radios que se pueden programar para que, en caso de emergencia, se mantenga el ‘micrófono abierto’. Así se convierten en una opción en la que toda otra comunicación por esa vía es anulada, y dan prioridad al micrófono abierto. Esta opción puede traer problemas si es encendida de manera accidental, al igual que sucede cuando el micrófono no es colocado en su lugar luego de comunicarse y se lo deja en un asiento, de modo que el botón del micrófono se activa sin control.

Otra de las limitaciones que tiene el sistema de radio se relaciona con la orografía del lugar donde opera la frecuencia de radio, ya que todo sistema de comunicación sea UHF²⁶⁰, VHF²⁶¹ requiere un número mayor o menor de repetidoras de señal, de acuerdo a la accidentalidad del terreno. La mayoría de las frecuencias de radio concedidas en Ecuador tienen un rango y área máximas de operación, que usualmente se concentra dentro del perímetro urbano. Esta situación reduciría la posibilidad de utilización de este elemento si el vehículo es llevado fuera del alcance de la frecuencia designada. La radio es una de las mejores opciones para pedir ayuda siempre que esté combinada con un mecanismo que aisle al atacante del conductor.

Un mecanismo de alarma muy utilizado en otros países es la ‘alarma visual’, que consiste en un letrero de emergencia con luz titilante, activada por el conductor del taxi mediante un interruptor y que puede ser observada desde afuera del taxi, sin que los ocupantes del taxi se enteren. Esta luz advierte de un problema en el taxi y permite a otras personas llamar por ayuda o a su vez, ayudar ellos mismos en la emergencia. Algunos buses o taxis que poseen un letrero electrónico que indica el destino o la palabra ‘libre’

²⁶⁰ *Ultra High Frequency o Frecuencia Ultra Alta*, que está en el rango de los 300 a 3000 MHz (3GHz)

²⁶¹ *Very High Frequency o Frecuencia Muy Alta*, que está en el rango de los 30 a 300 MHz.

pueden ser programados para que, mediante una alarma silenciosa, el mensaje sea reemplazado por una frase como ‘auxilio’ ‘SOS’, ‘llame a la policía’, etcétera.

Es determinante la colaboración de la comunidad y de los colegas de taxis para marcar la diferencia, en términos de asistencia, en caso que un taxista o el ocupante sean asaltados. Una de las múltiples ventajas que presenta el cooperativismo, como sistema de interacción y participación con un fin común entre cooperativas y compañías de los taxis en Ecuador, es la capacidad de negociación que se puede traducir en ventajas importantes a la hora de adquirir equipo de protección o en cualquier otra circunstancia que implique negociación, de manera similar a lo expresado en el informe sobre seguridad de Smith:

“Las diferentes situaciones de los propietarios pueden influir en la habilidad o voluntad para adquirir accesorios de seguridad costosos, como pantallas protectoras (también llamadas particiones, pantallas, divisiones o escudos), cámaras digitales y sistemas de posicionamiento global (GPS²⁶² por sus siglas en inglés) De todos modos, el tamaño de la flota que posea el propietario no necesariamente determina que equipo deba ser instalado. Por ejemplo, las economías de escala pueden agradar más a algunos propietarios para instalar el equipo exacto, mientras otros deben operar en una situación de monopolio y decidir que gastos no son necesarios”²⁶³.

Aunque en Ecuador todavía no es muy evidente y, si no actuamos a tiempo, en el futuro será más notorio que el taxista deje de llevar a personas con ciertas características físicas y raciales, por el simple hecho de ser consideradas sospechosas. Este será uno de los prejuicios que deberá ser superado gracias a formación específica, orientada a los taxistas con apoyo de la fuerza pública, considerando que “una de las razones por las que la policía debe preocuparse referente al robo en taxis, es que el robo y el temor a ser robado alimenta las prácticas discriminatorias si el conductor percibe que está exponiéndose a un riesgo irrazonable y solamente recogerá pasajeros seguros en barrios seguros.”²⁶⁴

Las centrales de despacho que utilizan señal de radio para contactarse con los conductores, pueden servir como filtros de seguridad mientras los conductores recorren las calles en espera de una llamada para atender un pasajero; en el sistema telefónico puede ser implementado el identificador del número del teléfono desde dónde se realizó la llamada solicitando un taxi, sin que se requiera gran inversión, este permitirá registrar el número

²⁶² *Global Positioning System*: “permite determinar en todo el mundo la posición de un objeto, una persona o un vehículo con una precisión de hasta centímetros. El GPS está constituido por 24 satélites y utiliza la triangulación para determinar en todo el globo la posición...” en http://es.wikipedia.org/wiki/Sistema_de_posicionamiento_global

²⁶³ Smith, M. (2005), *Problem-Oriented Guides for Police, Problem-Specific Guides Series N° 34*, US Department of Justice: Robbery of Taxi Drivers, NJ. p.3.(Traducción propia, la información entre paréntesis fue agregada para una mejor comprensión).

²⁶⁴ (*Ibid.*) p.31. (Traducción propia)

telefónico, sea convencional o celular y obtener información sobre la persona desde la central de llamadas o de reservas, toda vez que no se debe descartar la posibilidad de recibir una llamada desde un teléfono celular robado o de un número privado que no podrán ser rastreados.

Es común encontrar casos en los que los conductores establecen la tarifa, sobre todo en las jornadas nocturnas, pero a la vez en algunos casos, el conductor pretende incrementar el precio que ha sido pactado; esto ocasiona malestar y aporta los ingredientes para que se inicie una disputa o al menos que la industria sea mal vista. A criterio de Weiser y Wilson: “Algunos conductores han sugerido que el comportamiento del conductor al cobrar en exceso, tomar la ruta más larga al destino, y la agresión o rudeza, puede llevar a la agresión por los pasajeros”²⁶⁵. Por lo tanto es preferible evitar cualquier circunstancia que pueda generar una disputa al interior de un taxi y, en caso que la situación esté en peligro de salirse de control, la mejor opción sigue siendo mantener la calma y apoyarse en el entrenamiento que recibió el conductor. En estas circunstancias es cuando se puede entender que la inversión para “el incremento de los lazos con la policía y la comunidad puede contribuir también a prevenir asaltos.”²⁶⁶

La medida más efectiva, en términos de costo y eficiencia, es definitivamente la pantalla divisoria que actúa como escudo protector al dividir la cabina de un taxi en dos espacios independientes, incluso si es considerada como un retroceso hacia el mejoramiento de las relaciones entre transportistas y pasajeros. Mecanismos similares han dado buenos resultados en ciudades violentas como New York y Camberra y continúan siendo una opción para aislar a gente peligrosa dentro de vehículos policiales.

Las pantallas divisorias bien diseñadas cumplen estándares de seguridad universales, además, si conservan el diseño del habitáculo de un taxi o un autobús, se convierten en la única opción de costo razonable que garantizará, de acuerdo a los materiales que sean utilizados, la integridad del conductor. Al referirse a las pantallas protectoras, Smith menciona:

“...medidas de prevención, como los escudos de seguridad entre conductores y pasajeros, diseñados para ayudar a prevenir un tipo de crimen (el robo) pueden también ayudar a prevenir otros crímenes (homicidios y asaltos). Pese a ello, los conductores en algunas áreas se han preocupado porque puede ‘despersonalizarlos’ o ir en contra de la cultura que premia la amistad, el diálogo y la poca división social. Esto puede dar como

²⁶⁵ Smith, M. (2005), *Problem-Oriented Guides for Police, Problem-Specific Guides Series N° 34*, US Department of Justice: Robbery of Taxi Drivers, NJ. p.5 (traducción propia)

²⁶⁶ Weiser, P. Wilson, P. (1991) Preventing crime on transport-rail, buses, taxis, planes, Australian Institute of Criminology, Woden Printers & Publishers, Canberra. p. 32. (Traducción propia)

resultado menos propinas, el posible incremento de la evasión del pago de la ‘carrera’ y vandalismo”²⁶⁷

Dependiendo de la imagen que un país haya construido en el mercado mundial del turismo, el efecto negativo que una pantalla protectora puede ocasionar al turismo, asumiendo que “más allá, una pantalla es un símbolo de crimen (prevención contra él) que da una imagen que el turismo y las industrias asociadas preferirían no promover”²⁶⁸, dependerá del manejo publicitario que las entidades estatales realicen, al direccionar la promoción a una sensación de mayor seguridad y reserva en la cabina del taxi.

Los autores especializados Weiser y Wilson tienen claro que “La implementación de muchas de las estrategias descritas antes requieren de: recursos financieros y el trabajo conjunto de las compañías de taxi y la industria del taxi con el gobierno, para promulgar como requisito la legislación necesaria, con carácter obligatorio de equipo preventivo”²⁶⁹ que requeriría además, de manera imprescindible, un proceso de concienciación dirigido a la comunidad para que los equipos tecnológicos se conviertan en herramientas útiles para conservar la integridad de conductores y usuarios.

Es de esperar que la información contenida en el presente estudio sirva para establecer las bases de medición de estándares mínimos de seguridad y atención, bajo normativa nacional INEN²⁷⁰, que debería crearse específicamente para la industria de los taxis en Ecuador. Es fundamental además, establecer los parámetros de medición de los principales factores que permitan determinar la efectividad de las soluciones tecnológicas destinadas a reducir la violencia en los medios de transportación urbana; se sugiere los siguientes indicadores:

- Tasa de víctimas en la industria de movilización terrestre de personas, por cada 100.000 habitantes.
- Número conductores re-victimización por asaltados (víctimas de varios asaltos)
- Tiempo de respuesta de la policía ante una emergencia.
- Número de llamadas falsas generadas por conductores.
- Severidad de las heridas ocasionadas a conductores por asaltos.
- Monto de dinero robado a los conductores en cada evento.

²⁶⁷ Smith, M. (2005), *Problem-Oriented Guides for Police, Problem-Specific Guides Series N° 34*, US Department of Justice: Robbery of Taxi Drivers, NJ. p. 6. (Traducción propia)

²⁶⁸ Weiser, P. Wilson, P. (1991) Preventing crime on transport-rail, buses, taxis, planes, Australian Institute of Criminology, Woden Printers & Publishers, Canberra. p. 44. (Traducción propia)

²⁶⁹ *Ibíd* p. 45. Traducción propia.

²⁷⁰ Siglas del Instituto Ecuatoriano de Normalización.

- Nivel de rotación de choferes de taxi.
- Sensación de inseguridad que experimentan los conductores al realizar su trabajo.
- Mapeo de áreas consideradas peligrosas, basado en eventos delictivos violentos contra conductores.
- Promedio del kilometraje recorrido por cada asalto registrado.

Desde la perspectiva de los pasajeros, será fundamental medir el desempeño de los sistemas de protección y el comportamiento del conductor, al menos con los siguientes parámetros:

- Número de pasajeros víctimas de asaltos en taxi por cada 100.000 habitantes.
- Número de quejas de los pasajeros, principalmente las relacionadas con racismo, homofobia y xenofobia.
- Número de quejas de los pasajeros referentes a acoso sexual.
- Número de quejas de los pasajeros referentes a maltrato verbal, rudeza y aseo personal del conductor y del vehículo.
- Número de llamadas falsas originadas por pasajeros.
- Número de quejas de los pasajeros por incremento abusivo de la tarifa.

Al considerar la meta propuesta por Fedotaxis, para la unificación de compañías y cooperativas bajo una sola Federación, se espera que la gestión incluya las siguientes medidas:

- Establecer un mecanismo para identificar con precisión el estado de la flota nacional de taxis en tiempo real. Esto permitiría mejorar el tiempo de respuesta en emergencias. Los medios tecnológicos para lograr esta meta están disponibles y pueden ser integrados a los nuevos sistemas de emergencia nacional ECU-911.

- Crear un proceso que permita analizar y actualizar los costos reales de transporte público, orientando a la renovación permanente de la flota nacional de taxis y el cobro justo de tarifas.

- Instaurar políticas claras para la operación de las cooperativas y compañías de taxis en lo relacionado a reducción de emisiones, con la meta de evolucionar hacia cooperativas y compañías con unidades híbridas o de propulsión eléctrica.

- No rebasar el promedio mundial unidades de taxi en función de la población del país, procurando la descentralización de operaciones y del servicio.

- Controlar periódicamente el estado mecánico de los vehículos y la calidad del servicio, procurando mejorar el servicio y las normativas sobre higiene en beneficio de los usuarios.

- Crear y mantener un programa de formación y educación continua obligatoria en habilidades de comunicación y atención a los usuarios, para todo conductor de taxi.

- Crear un departamento técnico estadístico de Fededaxis, en convenio con el INEC,²⁷¹ para el seguimiento de los resultados de estrategias de seguridad

- Crear una comisión técnica especializada que determine la características de los vehículos recomendados para el transporte público, de acuerdo al tipo de trabajo y el entorno de operación.

En lo referente a la seguridad social para los conductores, Ecuador inició el proceso de intervención del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS) en las cooperativas y compañías de taxis en todo el país²⁷². Incluye la socialización a todas las operadoras de taxis de la normativa que establece la obligación de afiliación de choferes y estimula la auto-afiliación, para el caso de conductores que son propietarios de unidades.

Este paso a favor de los conductores de taxi regula la contratación de choferes por el tiempo máximo de ocho horas diarias, pero inhibe la contratación durante el fin de semana, debido al elevado costo que representa para el propietario de taxi el pago de horas con recargo durante el fin de semana. En la mayoría de los casos, el tiempo restante de la jornada laboral entre semana hasta alcanzar doce horas diarias, lo completa el propietario del taxi e incluye el trabajo durante el fin de semana.

Antes de la expedición de la normativa, el sistema de contratación se basaba en el trabajo ‘a destajo’, que consistía en un acuerdo verbal entre el propietario del vehículo y el chofer, mediante el cual el chofer entregaba un monto acordado al final de la jornada, usualmente de doce horas diarias. Este sistema todavía es utilizado mientras la intervención del IESS regularice la contratación en todo el país.²⁷³

Hay cierta resistencia para afiliar a los conductores, debido a que el acostumbrado nivel de ingreso de los propietarios es afectado; una vez que los beneficios a largo plazo

²⁷¹ Siglas del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.

²⁷² Cumpliendo lo estipulado en el artículo 82, numeral 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV).

²⁷³ De acuerdo a la Disposición General octava de la LOTTTSV: “Los operadores del servicio de transporte público o quienes en general, para el desarrollo de sus actividades, contraten chóferes profesionales para su servicio, deberán afiliarlos obligatoriamente al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS)

sean evidentes, la resistencia se disiparía paulatinamente. Entre las ventajas que se obtendrá de la contratación formal con beneficios sociales para los conductores de taxi puede incluirse:

- Mejora las condiciones laborales para el conductor por la eliminación de la precarización laboral, lo que generaría menor nivel de estrés, respaldo médico y social en caso de un accidente con heridas graves, muerte o enfermedades laborales.

- Reduce el nivel de competencia entre taxistas, debido a que el conductor tiene garantizado su pago al final del periodo y, en caso de hacer un convenio con el propietario del taxi para obtener un valor adicional por mayor cantidad de viajes, se evita la necesidad de arriesgar el sustento diario.

- Fomenta la cultura tributaria y regulación de la operación de taxis, porque incluye la facturación y el consiguiente pago de impuestos. Reducirá la posibilidad de obtener ingresos que no sean gravados.

- Permite, basado en facturación, la de revisión de tarifas de forma cíclica o la obtención de subsidios especiales para el gremio por parte de la administración gubernamental.

- Reduce la rotación de personal y fortalece la industria del taxi, considerando que los recursos invertidos en la capacitación y especialización no se desperdiciarán. Además mejorará la experticia de los conductores que se reflejaría en menor número de incidentes y víctimas.

- Abre nuevas oportunidades para mejorar la primera impresión del país que los visitantes captan. Fortalecerá la actividad turística, asumiendo que el taxista es uno de los primeros representantes de la comunidad en contacto con el turismo.

- Ampliará la posibilidad para que el taxista se convierta en un veedor ciudadano y de apoyo a la policía, gracias a desarrollo de sus capacidades de movilización, observación y comunicación.

- Ayudará a mantener y mejorar la propuesta de apoyo a la democracia, para que la industria del taxi se consolide como ente de soporte en los procesos de elección democrática. Las acciones podrían ampliarse a las personas de la tercera edad con dificultad para movilizarse a los recintos electorales.

- Aportará a la reducción de la carga de tráfico vehicular en las ciudades, mediante recorridos empresariales para transportar, en un solo vehículo, a varios funcionarios y empleados de una entidad.

- Apoyará a ciclistas, en el cambio de matriz de movilización de personas, en casos que no puedan completar recorridos ya sea por condiciones climáticas o de otro orden.

De las recomendaciones sugeridas a los conductores de taxi, destacan las de carácter preventivo. La idea es evitar enfrentamientos con asaltantes, sin embargo, una vez que el taxista ha sido asaltado, se enfatiza mantener la calma y evitar resistirse al asalto, de acuerdo al siguiente cuadro de reglas básicas para la conducción de taxis:

Tabla N° 29: esta tabla sugiere las normas básicas de seguridad preventivas, disuasivas y evasivas reflejadas en el comportamiento, a seguir durante la conducción diaria de un taxi.

REGLAS BÁSICAS DE SEGURIDAD PARA LOS CONDUCTORES DE TAXIS ²⁷⁴	
Tipo de medida	Acción/ Comportamiento
Preventiva (antes de recoger un pasajero)	Mantenerse en contacto con el despachador de radio.
	Mantenerse alerta.
	No ostentar con pertenencias o mostrar dinero.
	Analizar a los pasajeros y evaluar riesgos.
	Tener conocimiento de la ciudad.
	Confiar en los instintos.
	Conocer los procedimientos para emergencias.
	Mantener siempre la ventana arriba.
	Mantener siempre las puertas con seguro.
	Tener cuidado adicional por las noches.
	Llevar siempre una copia de la llave del vehículo.
	Revisar todo el equipo de emergencia al iniciar y finalizar la jornada.
	Mantener buena condición física.
Disuasiva (durante el recorrido)	Mantener contacto visual con el pasajero cuando lo recoja.
	Estar alerta de pasajeros que indiquen direcciones vagas e imprecisas
	Ser cuidadoso (a) con el pasajero que se ubique justo detrás del conductor.
	Mantener la atención a los pasajeros sospechosos.
	No decir a los clientes que ha tenido un día productivo.
	Nunca circular por callejones o vías apartadas.
	Conocer su localización todo el tiempo.
	Nunca llevar más de cuatro pasajeros.
	Pedir, cuando sea posible, el pago con tarjeta de crédito o de débito.
	No tomar actitud agresiva o argumentativa.
No amenazar	
Evasiva (durante y después del asalto)	Mantener la calma y no entrar en pánico.
	No resistirse al asalto (cooperar)
	Retardar el asalto, en la medida de lo posible.
	Memorizar la descripción de los sospechosos
	Estar pendiente de una oportunidad para escapar.
Comunicarse con el despachador, si es posible.	
Fuente: http://www.taxi-library.org/gord28.htm Elaboración: Adrián Palacio	

Es determinante, con base en los resultados de la encuesta, que la hipótesis formulada ‘el miedo a la violencia a la que están expuestos los taxistas en la provincia de Orellana afecta a la gobernabilidad de la provincia’ ha sido demostrada, sin embargo, ante esta afirmación se hace indispensable una prueba estadística de las variables identificadas como: miedo, violencia y por ende gobernabilidad.

Las tres variables se expresan en las siguientes preguntas formuladas en la encuesta:

²⁷⁴ Barton, G. Taxicab Driver Safety, Anola, en <http://www.taxi-library.org/gord28.htm>

Tabla N° 30: Esta matriz permite identificar, a partir de las preguntas formuladas en la encuesta, las variables contenidas en la hipótesis y el índice de gobernabilidad correspondiente.

Identificación de variables de la hipótesis e índices de gobernabilidad en las preguntas relacionadas en la encuesta			
N° de pregunta	Pregunta formulada en la encuesta	Índice de gobernabilidad relacionado	Variable identificada
4.1	¿Ha sido asaltado (a) en el taxi durante los últimos tres años?	Estado de derecho	violencia
6.1	¿Denunció ante la autoridad el asalto?	Estado de derecho/ Eficacia de los poderes públicos.	miedo
6.2	¿Dónde denunció el asalto?	Estado de derecho	violencia
6.3	¿Hubo resultado de la denuncia?	Eficacia de los poderes públicos	miedo
6.8	¿Considera que los nuevos dispositivos...brindarán la seguridad mínima que usted requiere?	Eficacia de los poderes públicos	miedo-violencia
6.9	¿Porqué sí o porque no? A la pregunta 6.8	Estado de derecho	miedo

Para realizar la prueba de Chi cuadrado a las preguntas relacionadas a las variables de la hipótesis y a los índices de gobernabilidad, es necesario detallar los siguientes antecedentes:

- El estudio abarcó la provincia de Orellana.
- Las muestras de campo fueron realizadas a compañías y cooperativas de taxis.
- El total de taxistas registrados en la provincia es de 813 conductores.
- El número total de encuestados fue de 560 personas.
- El número total de asaltos registrados en la encuesta, durante los últimos tres años, es de 153.
- El total de víctimas mortales en el mismo periodo: 4.
- El tamaño de la muestra ($n = 560$) es mayor al recomendado ($n = 268$) debido a la necesidad de obtener el mayor número posible de comentarios personales y recomendaciones por parte de los encuestados.
- La encuesta incluyó la participación de mujeres conductoras y de mujeres en su calidad de dirigentes y personal administrativo. Las mujeres todavía son minoría y no fueron consideradas en los datos correspondientes a las jornadas de trabajo durante el fin de semana debido a que no laboran.

Tabla N° 31: Resume la aceptación o negación de la hipótesis por medio de la prueba estadística de frecuencias a cada una de las preguntas establecidas en la identificación de variables.

Prueba estadística de frecuencias (Chi cuadrado) a los resultados gráficos de las preguntas						
N° de pregunta	e_i	gl = k-1	Chi² valor calculado	Chi², % error, gl valor crítico	Expresión	Aceptación H₁ / H₀
4.1	186.67	2	397.92	$\chi^2_{0.05,2} = 5.99$	$\chi^2 = 5.99, p < 0.05, n = 560$	H ₁
6.1	51	2	24.27	$\chi^2_{0.05,2} = 5.99$	$\chi^2 = 5.99, p < 0.05, n = 153$	H ₁
6.2	51	2	50.70	$\chi^2_{0.05,2} = 5.99$	$\chi^2 = 5.99, p < 0.05, n = 153$	H ₁
6.3	51	2	87.8	$\chi^2_{0.05,2} = 5.99$	$\chi^2 = 5.99, p < 0.05, n = 153$	H ₁
6.8	186.67	2	15.07	$\chi^2_{0.05,2} = 5.99$	$\chi^2 = 5.99, p < 0.05, n = 560$	H ₁
6.9	80	7	206.5	$\chi^2_{0.05,7} = 14.07$	$\chi^2 = 14.07, p < 0.05, n = 560$	H ₁

e_i = frecuencia esperada

gl = grados de libertad

k = número de categoría

H₁ = aceptación de hipótesis

H₀ = rechazo de hipótesis

3.5 Interpretación de resultados.

Interpretación de los resultados obtenidos en el cálculo de variables de la hipótesis relacionadas con índices de gobernabilidad y las preguntas de la encuesta Tabla N° 32
--

Número de pregunta:	4.1
Pregunta formulada en la encuesta:	¿Ha sido asaltado (a) en el taxi durante los últimos tres años?
Índice de gobernabilidad relacionado:	Estado de Derecho
Variable identificada:	Violencia
Expresión estadística calculada:	$\chi^2 = 5.99, p < 0.05, n = 560$
Interpretación del resultado obtenido:	El valor crítico calculado de χ^2 de 5.99, con margen de error del 5%, es menor al valor crítico calculado de 397.9; por lo tanto se acepta la hipótesis H_1 , que implica aceptar el efecto a la variable identificada como violencia, contenida en el indicador de gobernabilidad Estado de Derecho.

Número de pregunta:	6.1
Pregunta formulada en la encuesta:	¿Denunció ante la autoridad el asalto?
Índice de gobernabilidad relacionado:	Estado de Derecho/ Eficacia de los poderes públicos.
Variable identificada:	miedo
Expresión estadística calculada:	$\chi^2 = 5.99, p < 0.05, n = 153$
Interpretación del resultado obtenido:	El valor crítico calculado de χ^2 de 5.99, con margen de error del 5%, es menor al valor crítico calculado de 24.27; por lo tanto se acepta la hipótesis H_1 , que implica aceptar el efecto a la variable identificada como miedo, contenida en los indicadores de gobernabilidad Estado de Derecho y Eficacia de los Poderes Públicos.

Número de pregunta:	6.2
Pregunta formulada en la encuesta:	¿Dónde denunció el asalto?
Índice de gobernabilidad relacionado:	Estado de derecho
Variable identificada:	violencia
Expresión estadística calculada:	$\chi^2 = 5.99, p < 0.05, n = 153$
Interpretación del resultado obtenido:	El valor crítico calculado de χ^2 de 5.99, con margen de error del 5%, es menor al valor crítico calculado de 50.7; por lo tanto se acepta la hipótesis H_1 , que implica aceptar el efecto a la variable identificada como violencia, contenida en el indicador de gobernabilidad Estado de Derecho.

Número de pregunta:	6.3
Pregunta formulada en la encuesta:	¿Hubo resultado de la denuncia?
Índice de gobernabilidad relacionado:	Eficacia de los poderes públicos
Variable identificada:	Miedo
Expresión estadística calculada:	$\chi^2 = 5.99, p < 0.05, n = 153$
Interpretación del resultado obtenido:	El valor crítico calculado de χ^2 de 5.99, con margen de error del 5%, es menor al valor crítico calculado de 87.8; por lo tanto se acepta la hipótesis H_1 , que implica aceptar el efecto a la variable identificada como violencia, contenida en el indicador de gobernabilidad Eficacia de los Poderes Públicos.

Número de pregunta:	6.8
Pregunta formulada en la encuesta:	¿Considera que los nuevos dispositivos...brindarán la seguridad mínima que usted requiere?
Índice de gobernabilidad relacionado:	Eficacia de los poderes públicos
Variable identificada:	miedo-violencia
Expresión estadística calculada:	$\chi^2 = 5.99, p < 0.05, n = 560$
Interpretación del resultado obtenido:	El valor crítico calculado de χ^2 de 5.99, con margen de error del 5%, es menor al valor crítico calculado de 15.07; por lo tanto se acepta la hipótesis H_1 , que implica aceptar el efecto a las variables identificadas como miedo-violencia, contenida en el indicador de gobernabilidad Eficacia de los Poderes Públicos.

Número de pregunta:	6.9
Pregunta formulada en la encuesta:	¿Porqué sí o porque no? A la pregunta 6.8
Índice de gobernabilidad relacionado:	Estado de derecho
Variable identificada:	miedo
Expresión estadística calculada:	$\chi^2 = 14.07, p < 0.05, n = 560$
Interpretación del resultado obtenido:	El valor crítico calculado de χ^2 de 14.07, con margen de error del 5%, es menor al valor crítico calculado de 206.5; por lo tanto se acepta la hipótesis H_1 , que implica aceptar el efecto a la variable identificada como miedo, contenida en el indicador de gobernabilidad Estado de Derecho.

CAPÍTULO 4

Conclusiones

Las principales conclusiones son las siguientes:

1. Mientras la humanidad mantenga como principal forma de vida económica al capitalismo salvaje, las condiciones de inseguridad se mantendrán y el costo para equilibrar esa condición será proporcional al nivel de inseguridad.

2. Las inequidad en la distribución de la riqueza, la marginación y exclusión por condiciones de género, etnia, religión, economía y todo tipo de exclusión seguirá siendo el principal detonante de inseguridad y violencia.

3. Una población violenta es, por mucho, sinónimo de población ignorante. En la medida que el Estado invierta en educación y formación de su población, menor será la inversión en aparatos de represión y mecanismos de protección.

4. Ha sido demostrado que las comunidades adoptan cada vez mayores y más costosos mecanismos de protección personal, con el fin de obtener un margen razonable de seguridad. En este aspecto, cerca de la mitad de los conductores de taxi están dispuestos a ceder una parte de su confort, movilidad y capacidad de comunicación con sus pasajeros.

5. En Ecuador, el caos vehicular sumado a la casi nula apropiación de los espacios públicos por parte de la comunidad, han logrado establecer al transporte público como un lugar apto para la delincuencia, hasta convertirse en un problema crónico.

6. Respecto a la movilización urbana e interprovincial en Ecuador, se ha identificado un círculo vicioso que empieza con el incumplimiento la Ley de Tránsito, ya sea porque no existen las condiciones necesarias para cumplirla en términos de infraestructura vial urbana, por lo relacionado a la dualidad calidad-rentabilidad del servicio o por la apatía de los usuarios. La posibilidad de eliminar ese círculo depende del manejo político de los gobiernos locales y provinciales en la medida que hayan asumido las competencias correspondientes, o del gobierno nacional de turno para garantizar la transportación personas en condiciones de seguridad, dignidad y comodidad.

7. La aventura de conducir un vehículo de transporte público, ya sea un bus o un taxi, seguirá siendo el oficio más peligroso del planeta en la medida que las condiciones sociales de inequidad se mantengan.

8. Además de la posibilidad de asalto, la utilización o conducción de un taxi por una mujer, se suma el riesgo de violación y femicidio.

9. Mientras existan las condiciones actuales en las que se desempeña el transporte público en América Latina, como la región más violenta del planeta, la opción de colocar un dispositivo que permita aislar a los pasajeros del conductor para impedir asaltos es válida, porque potencia la utilización de otras herramientas tecnológicas como cámaras de video, botón de pánico, GPS, frecuencia de radio, etcétera.

10. Si bien el presente trabajo determinó el nivel de afectación a la gobernabilidad que produce la violencia y, de manera especial los asaltos en los medios de transporte público, cuyo foco son taxis, la falta de información confiable en Ecuador sobre la problemática ha permitido establecer con este documento, una línea base, cuyo efecto podrá ser determinado al ampliar el presente estudio a todo el país.

11. De acuerdo a la tabla N° 30 que detalla la prueba estadística de frecuencias realizada a cada una de las preguntas y a la interpretación de resultados contenida en la tabla N°31, los resultados corroboran la hipótesis, es decir que, el miedo a la violencia experimentado por los taxistas de la provincia de Orellana si afecta la gobernabilidad de la provincia y por consecuencia a la gobernabilidad del país.

12. A partir del análisis de respuestas a la encuesta por parte de los conductores de taxi, hayan o no sido víctimas de la delincuencia, en la mayoría de los casos estas demuestran escepticismo respecto a: la eficacia de los poderes públicos, confianza hacia las instituciones del Estado, la calidad de suscribirse a la ley, la gestión de los tribunales, la policía y la justicia en general, es decir, afecta a los indicadores de gobernabilidad: ‘eficacia de los poderes públicos’ y ‘estado de derecho’.

CAPÍTULO 5.

Propuesta para reducir la victimización por asaltos en el transporte público.

Cuando se habla de transporte público, no pocas personas dejan de considerar al transporte ferroviario, aéreo y marítimo. Sin embargo, la amplitud del concepto supone a la entidad encargada de administrar la transportación de cualquier país, como el mecanismo más estratégico de desarrollo de un país.

Si bien la industria del transporte en general contiene a la industria del taxi, existen grandes diferencias a la hora de comparar en términos sociales el transporte en buses con el de taxis, principalmente diferenciados por el nivel de violencia y de estrés en el lugar de trabajo. Cuando un taxista es asaltado está completamente solo, lo que usualmente no sucede en el asalto a un bus.

En este capítulo se promueve la utilización de pantallas protectoras en la cabina de los taxis, como el único mecanismo que puede reducir considerablemente la victimización de taxistas en sus horas laborables. No se excluye la posibilidad de utilizarlas en otros medios de transporte público masivo, por ejemplo en buses interprovinciales y en el transporte aéreo.

Por los resultados obtenidos a la fecha, referentes al número de asaltos y asesinatos a taxistas, es razonable esperar que los elementos electrónicos que actualmente están siendo instalados en los taxis, a nivel nacional, tales como cámaras GPS, botones de pánico y radios, no deberían ser considerados como la solución para el tema de la violencia dentro de un taxi. Sin duda cumplirán su función como disuasivos en primera instancia, pero pierden su potencial el momento en que empieza un ataque físico. En la mayoría de países los taxis no cuentan con un escudo de protección entre el conductor y los pasajeros, habiendo la posibilidad de que el conductor sea ahorcado inclusive con su propio cinturón de seguridad. De hecho, según el estudio realizado en Australia por Ian Radbone²⁷⁵, la posibilidad que los cinturones de seguridad pueden ser utilizados para estrangular al conductor desde atrás es alta.

²⁷⁵ Radbone, I. (1997). *Taxi Safety Initiatives Study: Final Report*. University of South Australia. Adelaide.

La idea principal es que los dispositivos mencionados en el capítulo previo sean aprovechados en su máximo potencial, es decir, como elementos disuasivos y que, si llegase a producirse un ataque, puedan ser utilizados para pedir apoyo. La única manera para que cumplan su función de apoyo, es cuando la víctima tiene la capacidad de accionarlos.

Con todo, lo razonable en caso de ataque, es que la víctima cuente con el tiempo suficiente y, solamente podrá hacerlo, si permanecen separados temporalmente la víctima del victimario mediante una pantalla protectora.

Una pantalla protectora bien diseñada, que cumple con las normas internacionales, puede permitirle el tiempo suficiente a la víctima, ya sea conductor o pasajero, a fin de realizar una llamada de emergencia vía celular, u accionar el botón de pánico o radio. Hay opciones de pantallas que protegen al conductor contra asalto con arma de fuego de hasta 9 mm de calibre, pero con la desventaja de su alto costo.²⁷⁶ De esta manera se cumplirá la normativa que indica: “El transporte terrestre de personas o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas”²⁷⁷

La experiencia acumulada en la utilización de pantallas protectoras por la ciudad de New York, es una buena razón para analizar la posibilidad ese dispositivo en Ecuador y el resto de América Latina, midiendo las distancias que nos separan de esa gran ciudad, y adaptando los requerimientos y las condiciones físicas que empezarán por el tamaño de las unidades de taxi.

La efectividad de la propuesta solo podrá ser corroborada una vez que el dispositivo sea instalado y del posterior seguimiento sobre los efectos que ha producido. En esta segunda etapa se buscará medir dos aspectos: el efecto principal en la reducción de asaltos y victimización en taxis y, el efecto social provocado en el comportamiento tanto de conductores como de pasajeros.

²⁷⁶ El costo dependerá del nivel de protección balística. Las armas que más se utilizarían en Ecuador son de mediano calibre, es decir, de 9mm o del calibre 0.38”, debido la relativa facilidad para obtener municiones. No tendría sentido proteger a una unidad de transporte para un calibre superior, ya que la posibilidad de asalto con un arma de esa característica es muy baja.

²⁷⁷ Art. 47 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de Ecuador.

5.1 Dispositivo Ángel

Para referirnos al dispositivo propuesto, fue necesario darle un nombre a fin de posicionarlo en el imaginario de los usuarios. El nombre ‘Ángel’ tiene varias connotaciones. Fue seleccionado de entre un grupo numeroso de opciones de nombres; el nombre elegido, debido a la facilidad de pronunciación, a que es una palabra universal utilizada en el idioma inglés y, sobre todo, por la sensación de ‘protección’ que generará entre los usuarios del dispositivo, calificó como la mejor opción

‘Ángel®’ se encuentra en el proceso de salvaguarda de marca comercial y de patente para el mercado latinoamericano, con el objeto de preservar la idea de posibles imitaciones y plagio. Será comercializado con un mínimo margen de utilidad, a fin de cumplir con el fin social original del invento de ‘proteger a los ocupantes de un taxi’.

La encuesta realizada en la provincia de Orellana respecto a la victimización de taxistas aportó la suficiente evidencia como para considerar que Ángel® tendrá un espacio de aceptación para considerar rentable su producción. Esta circunstancia será detallada en el punto 4.5 de este capítulo.

La segunda etapa de análisis, referente a las cifras obtenidas en la encuesta, necesariamente debía comparar las respuestas entre personas victimizadas en asaltos con las que no lo fueron. Para cumplir con el procedimiento se aislaron los datos entre los dos grupos. No se encontró grandes diferencias en las respuestas a preguntas referentes a: “Tipo de taxi”, “Propiedad del taxi”, “Género del taxista” y “Tiempo conduciendo taxi”, tal como lo demuestra la siguiente tabla:

Tabla N° 34: Esta matriz resume las respuestas de los encuestados entre quienes fueron víctimas de un asaltos y quienes no lo fueron.

DIFERENCIAS EN LAS RESPUESTAS ENTRE TAXISTAS VICTIMIZADOS Y NO VICTIMIZADOS				
Pregunta	victimizados		no victimizados	
Tipo de taxi	camioneta	auto	camioneta	auto
	22%	78%	23%	75%
Propiedad del taxi	propietario	chofer	propietario	chofer
	82%	16%	80%	18%
Genero del taxista	masculino	femenino	masculino	femenino
	95%	5%	94%	4%
Tiempo conduciendo taxi (10-15 años)	masculino	femenino	masculino	femenino
	22%	3%	17%	0.4%

Fuente: Encuesta victimización taxistas Orellana.
Elaboración: Adrián Palacio

Por otra parte, las respuestas a preguntas concernientes al nivel de exposición, entre las que cuentan: “Horas diarias de trabajo”, “Horas nocturnas de trabajo (masculino)”, “¿Trabaja el fin de semana?”, “Número de horas trabajadas en fin de semana (conductores masculinos)”, y aquellas que se refieren a los dispositivos de seguridad: “¿Considera que los nuevos dispositivos de protección para los conductores, tales como botón de pánico, radio, GPS, brindarán la seguridad mínima que usted requiere”, “¿Porqué considera?”, “¿Está usted dispuesto a implementar medidas de seguridad física adicionales, tal como la utilización de un chaleco antibalas”, “¿Trabajaría por las noches?” y “Edad del taxista”, muestran diferencias entre conductores que han sido asaltados y los que no lo han sido.

Las cifras que se presentan a continuación deberían indicar una tendencia que, aunque parece obvia respecto a la relación directa entre el número de horas trabajadas y la posibilidad de asalto, deberá ser evaluada respecto a otros factores tales como lugar y hora de los eventos delictivos.

En efecto, si se compara los casos de conductores que han sido víctimas de un asalto con los datos de horas de trabajo de todos los conductores no victimizados, al agruparlos en relación a las horas de trabajo, se comprueba que 31% de quienes fueron víctimas trabajan hasta 8 horas diarias, 22% lo hacen hasta 10 horas diarias, 26% labora hasta 12 horas diarias y 21% más de 12 horas, es decir que la relación directa entre horas trabajadas/probabilidad de asalto o dicho de otra forma la hipótesis de ‘a mayor exposición, mayor riesgo’ queda demostrada. Hay una excepción en el caso de las personas que trabajan hasta 10 horas diarias, que pudiese ser explicada, si la investigación incluía los horarios en que esas horas son trabajadas, ya que no es lo mismo trabajar 10 horas desde las 8 de la mañana a trabajarlas desde el medio día. El siguiente gráfico detalla la proporción de asaltos en función del número de horas trabajadas.



Fuente: Encuesta Victimización taxistas Orellana. Elaboración: Adrián Palacio

Gráfico N° 59: esta imagen corrobora que las personas que trabajan más horas durante su jornada están más expuestas a la posibilidad de ser asaltadas, debido a las diferencias encontradas en el número de horas de las jornadas entre victimizados y no victimizados.

Del total de conductores masculinos encuestados que no han sido víctimas de un asalto, el 82% labora el fin de semana. De entre quienes han sido asaltados, 92% trabaja durante el fin de semana. Los conductores de taxi que laboran el fin de semana registran una apreciable diferencia de 10% entre victimizados y no victimizados. La diferencia es 4% entre los que no laboran el fin de semana. Esta diferencia puede tener relación directa, además del número de horas trabajadas sábados y domingos, con el horario de las jornadas de trabajo, en su mayoría nocturno. En el análisis fueron comparados únicamente los datos de conductores masculinos, ya que prácticamente las conductoras no laboran en fin de semana.

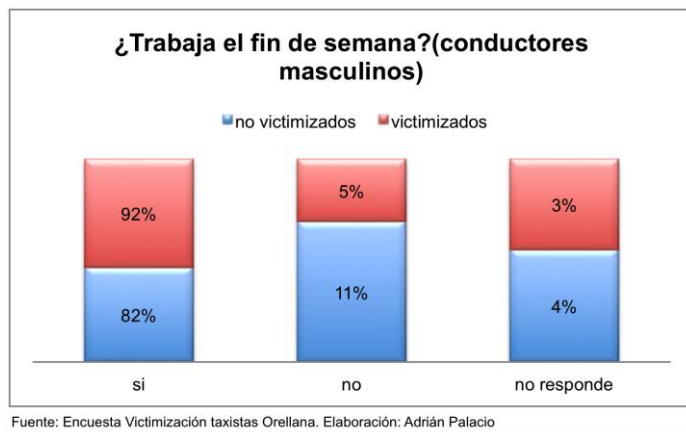


Gráfico N° 60: de igual manera que en el gráfico anterior, se corrobora que las personas que trabajan durante los fines de semana están más expuestos a ser asaltados.

Al analizar las diferencias, por el número de horas, entre quienes trabajan el fin de semana y fueron asaltados y aquellos que no lo fueron, las diferencias son muy estrechas. La única diferencia que resalta (6%) es entre quienes laboran hasta 10 horas.

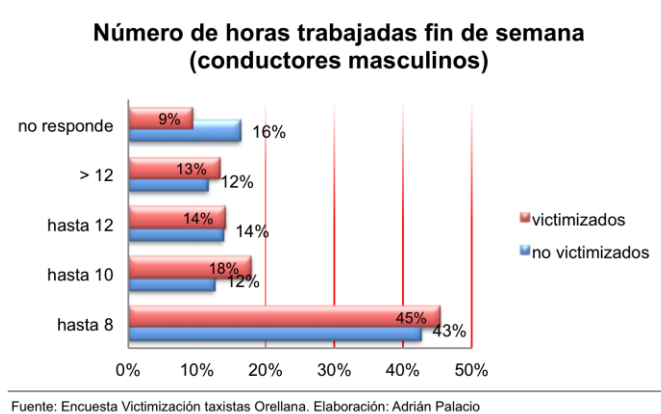


Gráfico N° 61: en este gráfico se representa con barras el número de horas que los conductores trabajan durante el fin de semana. No se incluyó las horas de trabajo de las mujeres conductoras porque, en su mayoría no trabajan estos días. Una mayoría, entre victimizados y no victimizados trabaja al menos 8 horas.

Al evaluar el número de horas trabajadas pasadas las 19h00, la mayor proporción (38%) entre conductores asaltados, se identifica en el rango de las personas que trabajan dos horas nocturnas por día, es decir entre las 19h00 y 21h00. De entre quienes laboran cuatro horas pasadas las 19h00, 26% son asaltados. Estos hechos puede interpretarse como una ‘hora pico’ entre las 19h00 y las 23h00, que reúne las condiciones necesarias para que los delincuentes ataquen con preferencia a los taxistas, tal como lo demuestra el grafico siguiente:

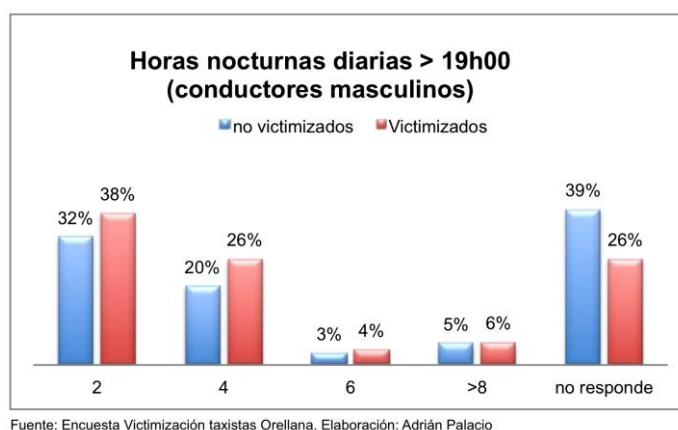
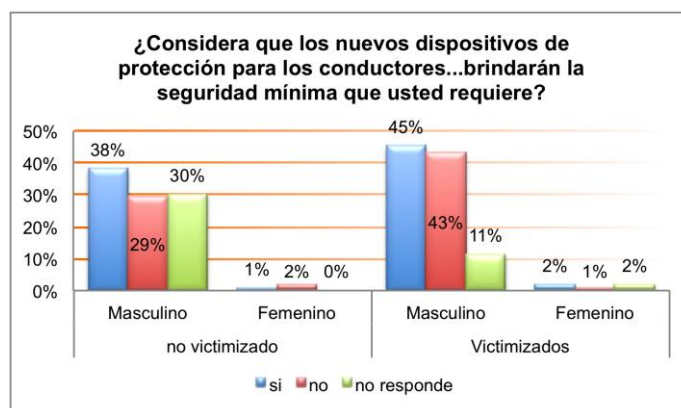


Gráfico N° 62: la imagen que representa las horas nocturnas diarias trabajadas pasadas las siete de la noche también indican la tendencia que a mayor exposición hay más probabilidad de asalto, sin embargo, las diferencias de horas entre asaltados y los que no lo han sido, bordean seis puntos porcentuales y se reduce a mayor número de horas laboradas.

Las respuestas obtenidas a la pregunta 6.8, relacionada con los dispositivos de seguridad: ¿Considera que los nuevos dispositivos de protección para los conductores, tales como botón de pánico, radio, GPS, brindarán la seguridad mínima que usted requiere? refuerzan lo indicado sobre la necesidad de combinar los sistemas de seguridad que actualmente están en proceso de instalación en todos los taxis y buses del país, propuestos por el Gobierno Nacional, con un mecanismo que permita incrementar su eficiencia. Recordemos que el 30% de los conductores no victimizados no respondieron esta pregunta, probablemente por el desconocimiento del funcionamiento real de los aparatos contenidos en el llamado ‘kit de seguridad’.

Al filtrar las respuestas a la pregunta 6.8 de quienes han sido asaltados y contrastarlas con las de quienes no han sido víctimas de asaltos, resalta que quienes si sufrieron la experiencia traumatizante presentan más certeza de la efectividad de los aparatos, con respuestas que denotan 7 puntos porcentuales más altos entre los hombres (del 38 al 45%); pero a la vez, la respuesta se polariza con una diferencia de 14 puntos (del 29 al 43%) entre quienes no fueron asaltados. Las respuestas de quienes no fueron asaltados denotarían incredulidad a la eficiencia de los nuevos dispositivos de protección:



Fuente: Encuesta Victimización taxistas Orellana. Elaboración: Adrián Palacio

Gráfico N° 63: las diferencias entre conductores asaltados y no asaltados resalta en este gráfico porque hay una diferencia considerable (14%) entre quienes respondieron que los nuevos dispositivos electrónicos no brindarán la seguridad mínima.

La pregunta 6.9 exploró más allá el porqué los encuestados contestaron la pregunta 6.8 de esa manera, con el siguiente resultado:

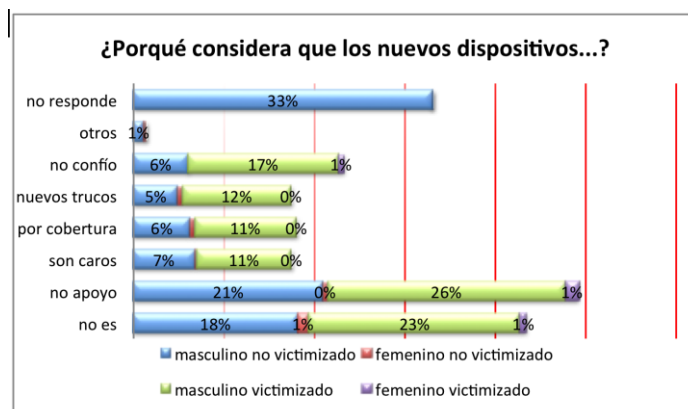


Gráfico N° 64: la figura que representa las respuestas a la pregunta 6.9 destaca que hay pocas diferencias entre victimizados y no victimizados, al seleccionar de entre las respuestas disponibles, las razones por las que no considera suficientes los mecanismos.

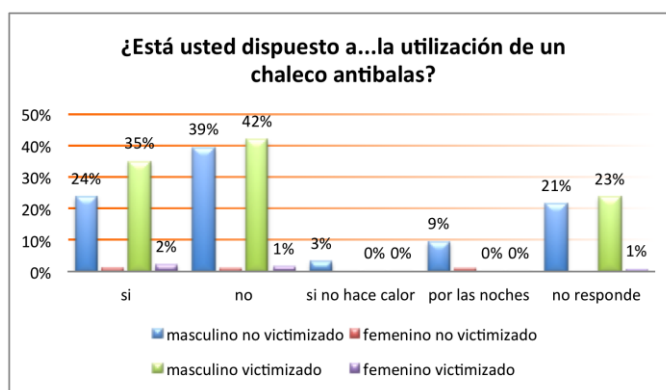
De las respuestas obtenidas, las cifras más significativas indican que, de entre los no asaltados el 19% de hombres con 1% de mujeres y, de entre los asaltados 23% de hombres con 1% consideran que no es suficiente estar protegidos por cámaras y sistemas de alarma porque, probablemente deducen que, para que sean efectivos, se necesita de mayor apoyo policial. De hecho, de entre los no asaltados, el 21% de hombres y, de entre los asaltados 26% de hombres con 1% de mujeres consideran que no hay respaldo policial.

La cobertura o rango de operación de radios, alarmas y cámaras ocupa, además del precio y los nuevos trucos que encontrarían los asaltantes representan cifras entre el 11% y 12% entre los hombres victimizados y, entre el 5% y 7% entre los no victimizados. El 17% de los hombre victimizados indicaron que no confían en los sistemas electrónicos de vigilancia. Será evidente la limitación que tiene el área de cobertura de radios e inclusive de GPS, por la interferencia a los sistemas satelitales que puede llegar a ocasionar la vegetación, orografía y las condiciones climáticas. De igual manera que en la pregunta anterior, hay un muy importante 33% de encuestados que no respondieron la pregunta, probablemente por el desconocimiento del funcionamiento de esta tecnología, aunque antes de que consignaran sus respuesta, durante el proceso de encuesta, se les explicó de manera sucinta, el principio de funcionamiento de cada uno de los sistemas.

Si se asume una analogía entre las condiciones de auto-encierro e incomodidad que puede producir la utilización de un chaleco antibalas en términos de claustrofobia, limitación de la movilidad, calor, humedad excesiva, peso y mantenimiento adicional, con las condiciones similares ocasionadas por una pantalla protectora como Ángel®,

recordemos que el 28% de los encuestados está dispuesto a utilizar una medida extrema a fin de mejorar las condiciones de seguridad para su integridad personal.

Pero, cuando las respuestas son comparadas entre victimizados y no victimizados, quienes fueron victimizados en un asalto, radicalizan su respuesta y, la opción del chaleco antibalas es aceptada por el 35% de los hombres y 2% de las mujeres. De entre los no victimizados, 24% y 1% de hombres y mujeres respectivamente lo aceptan. El siguiente gráfico detalla lo indicado:



Fuente: Encuesta Victimización taxistas Orellana. Elaboración: Adrián Palacio

Gráfico N° 65: la imagen representa las diferencias de las respuestas a la pregunta 6.10 entre quienes han sido asaltados y quienes no lo han sido, los resultados se polarizan cuando se les pregunta sobre la posibilidad de acudir a una medida drástica como la utilización de un chaleco contra balas en su trabajo diario.

Estos resultados permiten inferir que los efectos (costo, incomodidad, etc.) que produciría la instalación de Ángel® en taxis y buses podrían ser sobrellevados con cierta facilidad por quienes conducen taxis; además, el 24% de victimizados que no contestaron se convierten en potenciales usuarios.

El efecto negativo que tiene en la comunidad al no contar con taxis a partir de las 19h00 o 20h00 fue analizado brevemente en el capítulo anterior; pero es importante considerar, desde el punto de vista financiero, que la inversión inicial que harían los propietarios de las unidades de transporte público al instalar Ángel® en sus vehículos podría ser fácilmente amortizada con las horas adicionales de trabajo en horario extendido que el mecanismo posibilita, siempre que el costo final sea razonable. La siguiente tabla indica que al menos el 62% de los conductores victimizados y 34% de no victimizados trabajarían horas adicionales si se les garantiza que no serán víctimas de un ataque con

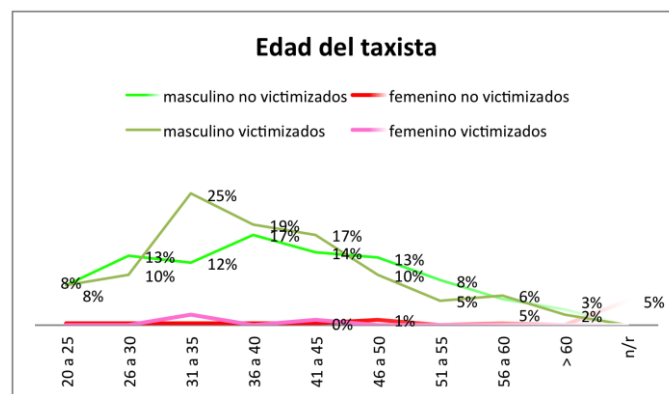
violencia física. A esta aceptación se sumaría el 2% de aceptación femenina, la siguiente imagen confirma lo aseverado:



Fuente: Encuesta Victimización taxistas Orellana. Elaboración: Adrián Palacio

Gráfico N° 66: la graficación de respuestas a la pregunta 6.11 entre victimizados y no victimizados duplica la voluntad de laborar más horas entre los victimizados, si se les garantiza su seguridad.

Con la intención de determinar la relación que pudiese existir entre la edad y victimización de conductores de taxi, la tendencia indica que, mientras más joven es el conductor, afronta mayor probabilidad de ser víctima de un asalto, de acuerdo al siguiente gráfico:



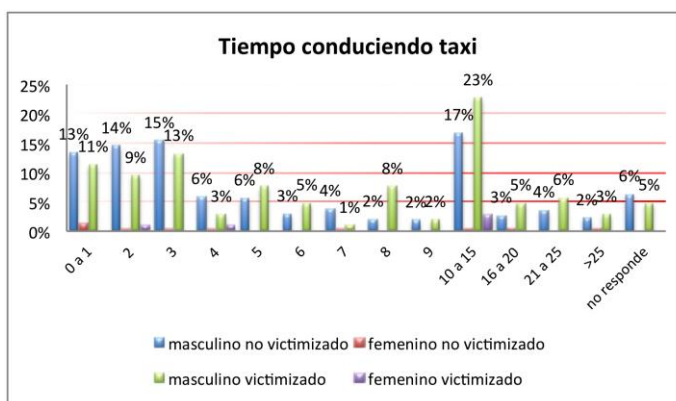
Fuente: Encuesta Victimización taxistas Orellana. Elaboración: Adrián Palacio

Gráfico N° 67: las curvas que representan la edad de los taxistas, entre asaltados y no asaltados indican que la edad del taxista es un factor que influye.

La posible explicación es que la edad de los conductores podría influenciar en el nivel de riesgo que está dispuesto a correr, es decir, que a menor edad aumenta la probabilidad que el conductor asuma eventos de mayor audacia. Por otra parte pudiera explicarse que, a mayor edad, el conductor habría adquirido mayor experiencia y, por ende, es capaz de reconocer con mayor facilidad eventos de riesgo. Esta hipótesis explicaría el porqué, a

mayor edad del conductor, con una curva de experiencia más pronunciada, son menores en número los asaltos.

Al comparar entre victimizados y no victimizados, la experiencia del conductor de taxi parece no tener mucho efecto, excepto en el caso de los conductores con mucha experiencia que han laborado entre 10 y 15 años. En este caso, la diferencia entre ellos es de 6 puntos, mientras que, la diferencia entre los demás rangos de experiencia fluctúan entre 2 y 5 puntos porcentuales. La posible explicación para este fenómeno puede estar relacionada con la edad en la que los conductores comienzan a trabajar como taxistas, que de hecho, en algunos casos nos encontramos con taxistas de 20 años de edad y que ya contaban con 3 años de experiencia. El siguiente gráfico describe lo indicado:



Fuente: Encuesta Victimización taxistas Orellana. Elaboración: Adrián Palacio

Gráfico N° 68: esta gráfica denota que la curva de experiencia adquirida conduciendo un taxi si puede influir entre quienes han sido asaltados y quienes no lo han sido.

5.2 Beneficiarios y área de cobertura

Los beneficiarios de la propuesta serán principalmente los conductores de taxi y, sin restricciones técnicas significativas, podría ampliarse a los conductores de transporte urbano de Guayaquil, buses inter-cantoniales e interprovinciales, que son el actual blanco principal de la delincuencia en vías y carreteras.

De acuerdo a lo demostrado en el punto 3.2 de este trabajo, los datos registrados en la provincia de Orellana indican que la tasa promedio anual de víctimas es superior en 35.8% a la registrada en la ciudad de New York, una de las más violentas del mundo.

En forma directa se incluiría como beneficiarios a los pasajeros de taxi y buses, con énfasis en las mujeres que acceden al servicio de taxi, por el persistente problema de acoso

sexual. Según los datos que surgen del estudio exploratorio-retrospectivo realizado en cuatro ciudades de Ecuador y presentado por Ana Carcedo²⁷⁸, al menos el 17.7% de los femicidios²⁷⁹ tienen su origen en ataques sexuales y un 1.6% en acoso sexual. En el mismo evento, Alex Tupiza presentó a la calle como el lugar donde se cometieron el 39% de los 425 delitos sexuales en flagrancia en Ecuador en el periodo julio-noviembre 2012, y estos representan tan solo el 4.5% del total de delitos del país.

Por lo tanto, el dispositivo Ángel® es particularmente beneficioso para la mujer conductora o pasajera que reclama su derecho de enfrentarse al acoso sexual y violencia, con la posibilidad efectiva de hacerlo durante sus desplazamientos diarios. Así, este dispositivo podrá ser utilizado en países con niveles extremos de inequidad de género en el transporte público. De hecho, el estudio realizado por Amy Dunckel en la ciudad de México, durante el cuatrienio 2007-2011, demostró que “está bien documentado que el miedo de las mujeres al utilizar la transportación pública ocasiona en ellas una modificación de su comportamiento mientras viajan”²⁸⁰ lo que provoca una limitación en el acceso de la mujer a los recursos urbanos.

La violencia real y los crímenes contra las mujeres que utilizan el transporte público, además de causar cambios en su comportamiento, recrudecen/agudizan el problema cultural consistente en que su rol social habitual es más de ‘amas de casa’ que de personajes públicos, según lo estableció Dunckel en su estudio sobre el transporte selectivo a favor de las mujeres. La investigación demostró que en el imaginario, no solamente el masculino, del país azteca la ama de casa se describe de la siguiente manera: “Entendiéndose el término ‘amas de casa’ como ‘el lugar de la mujer’ y los medios de transporte público como ‘el lugar del hombre’ lo que ayuda a explicar los niveles de violencia en contra de la mujer en buses, taxis, y metros, así como la forma en que la mujer

²⁷⁸ El estudio fue presentado en el seminario internacional “Violencia contra las mujeres: del anonimato a las cifras” llevado a cabo el 20 de noviembre del 2012 en la ciudad de Quito y, a la fecha de la presente investigación no ha sido publicado.

²⁷⁹ “El femicidio es la forma más extrema de la violencia basada en la inequidad de género, entendida ésta como la violencia ejercida por los hombres contra las mujeres en su deseo de obtener poder, dominación o control. Incluye los asesinatos producidos por la violencia intrafamiliar y la violencia sexual.” El concepto fue presentado por Sagot y Carcedo en la conferencia de las XV Jornadas de Medicina legal, Mujer y Justicia, en Agosto 2001 y publicado en http://www.scielo.sa.cr/scielo.php?pid=S1409-00152002000100002&script=sci_arttext.

²⁸⁰ Dunckel, A., (2013) *Journal of Public Transportation*, Vol. 16, Nº 2, *How “Pink” Public Transportation Changes Public Perception of Women’s Mobility*”, p. 85

se espera se comporte durante sus viajes diarios”²⁸¹. Los teóricos de la espacialidad ponen de manifiesto cómo, la “cultura del lugar”, afecta el comportamiento de los individuos de manera diferente.

El área de cobertura para la aplicación de la solución propuesta es la totalidad de operadoras de transporte en taxi en todo el Ecuador, con un periodo inicial de prueba del prototipo en la provincia de Orellana. Además de evitar más victimizaciones de conductores, se espera que tenga como efecto social la apertura de nuevos espacios y horarios en la movilidad de la mujer, de manera que se elimine el metaprograma²⁸² machista vigente, ya que “Entre todos los espacios públicos, la transportación pública es el lugar en el que la mujer debe afrontar los más grandes niveles de violencia. Eso representa un problema grave de discriminación que limita su seguridad, libertad de viajar, y movilización para la mujer en los espacios urbanos, todo lo que afecta sus capacidades y oportunidades de éxito”²⁸³

Por otra parte, es gratificante constatar que la participación de la mujer en la industria del taxi es cada vez más representativa en Ecuador –aproximadamente 5%-. Así, para las mujeres taxistas, el dispositivo que se propone será también una excelente opción de protección; toda vez que, por encontrarse ellas en una condición de mayor vulnerabilidad que un taxista masculino, al conducir un taxi, asumen el riesgo adicional de violación sexual. Este riesgo es inminente en otros países, incluidos los denominados ‘desarrollados’, tal como lo describe Essenberg:

“Para el pequeño, pero creciente, número de mujeres que conducen taxi, la violación es un riesgo adicional. En un estudio profundo de compensación de quejas de trabajadores, la información en Washington, DC, en un periodo de diez años encontró que los taxistas femeninos tuvieron el más alto riesgo de violación. Los autores concluyeron que su estudio subestimó sustancialmente la incidencia de violaciones relacionadas con el trabajo. En un estudio en Sidney, los conductores femeninos de taxi reportaron abuso verbal constante y acoso físico de los clientes. Las estimaciones de ataques sexuales a conductores masculinos son un poco confiables. Otro riesgo para conductores masculinos son los pasajeros femeninos que, amenazan con denunciar propuestas sexuales, a menos que se les provea de una carrera gratuita”²⁸⁴

²⁸¹ Dunckel, A., (2013) *Journal of Public Transportation*, Vol. 16, Nº 2, *How “Pink” Public Transportation Changes Public Perception of Women’s Mobility*”, p. 89.

²⁸² La programación neuro-lingüística los entiende más bien como características del comportamiento de un individuo, más o menos cambiantes de una situación a otra y, en general, modificables. En Weerth R., (1998), *La PNL y la Imaginación*, Sirio, Málaga, p. 50.

²⁸³ Dunckel, A., (2013) *Journal of Public Transportation*, Vol. 16, Nº 2, *How “Pink” Public Transportation Changes Public Perception of Women’s Mobility*”, p. 91

²⁸⁴ Essenberg, B., (2003) *Violence and stress at work in the transport sector* (working paper), International Labour Office, Geneva, p. 26.

De manera adicional se pretende que el programa para la dotación de pantallas protectoras en los medios de transportación de personas se extienda a otros países de América Latina.

5.3 Efecto esperado y metodología de evaluación

El efecto esperado de la aplicación del mecanismo Ángel®, como parte de un plan piloto, pretende al menos reducir sustancialmente, sino eliminar los ataques físicos a los conductores de taxi que instalen en sus unidades la pantalla protectora como un *dispositivo complementario* de los demás mecanismos de comunicación y disuasión de actos delictivos violentos. Al menos es de esperar que se alcance el efecto resultante declarado por Weiser y Wilson, de entre las principales conclusiones de su estudio, cuando afirman que: “Anteriores experiencias en Londres han demostrado que la instalación de una pantalla²⁸⁵ alrededor del conductor ha resultado en un 30% en reducción de asaltos”²⁸⁶

Si bien es cierto que la adopción de la pantalla protectora reducirá radicalmente las agresiones, será indispensable compensar la limitación de comunicación que se presentará entre el conductor y el pasajero, ya que:

“una evaluación británica presentó los pros y contras de las pantallas de policarbonato, colocadas sobre la puerta en la sección del conductor [...] Entre las respuestas negativas de los conductores incluyen deslumbramiento y reflejismo por la noche, aislamiento de los pasajeros con las consiguientes dificultades de comunicación y sentimientos de claustrofobia. Por otra parte, estas separaciones protectoras, que incluyen el nuevo sistema anti reflejos, redujo el conflicto pasajero/chofer, reduciendo significativamente asaltos a los conductores [...].”²⁸⁷

Una de las posibilidades para mejorar la comunicación es la utilización de orificios, evitando que estos debiliten la estructura protectora de la pantalla; el diseño de los orificios ha sido dispuestos para que el conductor y el pasajero puedan interactuar verbalmente. Otra opción es la instalación de un intercomunicador, de fácil utilización, diseñado para que no

²⁸⁵ La instalación de escudos o pantallas anti asalto no es un tema simple de realizar, ya que deben cumplir la normativa internacional con el propósito de evitar situaciones adversas provenientes de instalaciones o materiales defectuosos que pueden resultar perjudiciales para el conductor o los pasajeros; es por eso que, los escudos deben cumplir al menos con las siguientes normas: CMVSS 207 (fijación), CMVSS 210 (fijación), IJS 0108.01 (balística), ANSI Z26.1-1983 (vidrios), HPW-TP-0100.00 (fuerza), HTA CMVSS (visibilidad), CMVSS 201 (absorción de energía), CMVSS 202 (apoya cabezas), CMVSS 208-209 (interferencia con cinturones de seguridad), Acta de Winnipeg: Manitoba Taxi Cab Board (1991) y Motor Vehicle Safety Act. 1989, o las equivalentes en la Federal Motor Vehicle Safety Standards y National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) hasta que el INEN establezca normas locales.

²⁸⁶ Weiser, P. Wilson, P. (1991) Preventing crime on transport-rail, buses, taxis, planes, Australian Institute of Criminology, Woden Printers & Publishers, Canberra. p. 31. (Traducción propia)

²⁸⁷ (*Ibid*) p.31. (Traducción propia)

distraiga al chófer mientras conduce el taxi, mientras que el pasajero solamente deberá aplastar un botón para ser escuchado.

La instalación del dispositivo Ángel® deberá ser considerado como parte de un plan integral de mejoramiento en dos sentidos: el primero pretende mejorar las condiciones de trabajo y seguridad de conductores y pasajeros; el segundo, mejorar la privacidad durante el recorrido para los pasajeros. Para que sea integral, el plan debería incluir la adopción de estrategias, políticas, regulaciones, procedimientos y mecanismos (paulatinos) para alcanzar excelencia en el servicio urbano de taxis en todo el país; de no ser así, Ángel® solamente será entendido como una solución ‘parche’ ante el incremento de delincuencia.

Ante la inclusión de un mecanismo que revolucionará el servicio de taxi en Ecuador, es de esperar que su promoción produzca efecto positivo al mejorar la cultura de denuncia de actos violentos entre conductores y pasajeros, ya que, si van a permanecer separados físicamente dentro de un automóvil en movimiento, los esporádicos ataques que lleguen a suscitarse deberán tener un alto contenido de violencia verbal o física, la suficiente como para justificar la intervención de la fuerza policial y del sistema judicial, evitando de esta manera la sub-denuncia que actualmente oculta esta realidad en los medios de transporte en Ecuador. Esta situación salió a la luz durante la encuesta realizada a los taxistas amazónicos, corroborando que el fenómeno de la sub-denuncia no solamente es una deficiencia que se presenta en las grandes ciudades, tal como lo cita Essenberg, en referencia al caso norteamericano, cuyos datos estadísticos generales son las siguientes:

Los resultados preliminares de la encuesta nacional de conductores de taxi en los Estados Unidos sobre la denuncia de asaltos mostró que aproximadamente el 75 por ciento de los asaltos contra conductores de taxi no son reportados. Utilizando los gráficos proporcionados en el reporte de la OSHA²⁸⁸, eso pudiera significar un índice de incidencia de 735.2 por cada 100.000, haciendo de los conductores de taxis convencionales y ejecutivos, más del doble de casos de lo que son asaltados en sus trabajos los oficiales de policía, de quienes se pensaba que tiene el más alto índice de asaltos.²⁸⁹

5.4 Plan piloto

En vista que la investigación se llevó a cabo en la provincia de Orellana, es muy probable que el plan piloto sea implementado en la misma provincia a fin de obtener ventaja del conocimiento del entorno de la industria del taxi, de las relaciones

²⁸⁸ Occupational Safety and Health Administration: Administración de Salud y Seguridad ocupacional es una Agencia del Departamento de trabajo de los Estados Unidos.

²⁸⁹ Essenberg, B., (2003) Violence and stress at work in the transport sector (working paper), International Labour Office, Geneva, p. 13

interpersonales con dirigentes y taxistas y, sobre todo, por la diversidad cultural de actores provenientes de todas las provincias del país que laboran como taxistas; sin embargo, de acuerdo al efecto que la instalación del mecanismo pueda generar en las directivas provinciales y nacional de los taxistas, las pruebas de operación puede incluir a otras Federaciones Provinciales. El plan piloto está concebido para medir el efecto en conductores y pasajeros, bajo diversas circunstancias climáticas, durante el día y la noche, para lo cual será necesario continuar con la investigación y reformular la encuesta, con preguntas que permitan medir al menos lo siguiente:

- Posibles efectos como consecuencia del cambio en las condiciones de operación del taxista en lo referente a:

- Disponibilidad de espacio -capacidad de pasajeros.
- Facilidad en la interrelación con los pasajeros.
- Funcionamiento de los sistemas de ventilación en el interior del auto.
- Efecto en el nivel de estrés y sensación de seguridad del conductor.
- Efectividad del mecanismo ante ataques de pasajeros.
- Cumplimiento de normas de seguridad nacionales e internacionales.
- Posibles efectos que produce la pantalla protectora a los pasajeros del taxi en:
 - Sensación de seguridad.
 - Claustrofobia.
 - Privacidad.
 - Temperatura, ruidos, vibraciones.
 - Confort.
 - Facilidad de comunicación con el conductor.
 - Facilidad para pago las ‘carreras’.
 - Reducción en el número del plazas
 - Posibles ruidos y fricciones no esperadas.
 - Visibilidad y reflejos nocturnos.
 - Facilidad de mantenimiento.
 - Empañamiento de superficies acristaladas.
 - Instalación de identificaciones y publicidad.
 - Durabilidad y coloración de la pantalla.

Se garantizará el mejor funcionamiento de la pantalla protectora Ángel®, si se cumple las condiciones descritas en el siguiente cuadro, que detalla las condiciones mínimas requeridas de operación del dispositivo:

Tabla N° 35: la matriz señala las condiciones mínimas esperadas de operación de la pantalla protectora Ángel®, considerando las funciones básicas, analizadas desde las prioridades del conductor y el pasajero.

CONDICIONES MINIMAS DE OPERACIÓN DE LA PANTALLA PROTECTORA Ángel® EN TAXIS			
Función	Prioridad para el conductor	Prioridad para el pasajero	Accesibilidad/Características
Acceso a botón de pánico	básico	básico	Debe estar al alcance de ambos
Acoso sexual	necesario	básico	Sobre todo para mujeres, en un lugar accesible
Afectación mínima en peso y torsión auto	preferible	no aplica	Debe evitar mayor consumo combustible
Capacidad de transporte de pasajeros	necesario	básico	Reducirá la cantidad de personas que serán transportadas, sobre todo por la noche.
Comunicación con el pasajero	básico	básico	Deberá permitir interacción.
Confort	básico	preferible	El conductor permanece más tiempo en el vehículo.
Efectividad contra armas corto-punzantes	básico	preferible	Es el fin de instalación de la pantalla protectora.
Efectividad contra drogas y químicos	básico	preferible	Es el fin de instalación de la pantalla protectora.
Efectividad contra ahorcamiento	básico	no aplica	Es el fin de instalación de la pantalla protectora.
Efectividad contra fuerza física	básico	básico	Es el fin de instalación de la pantalla protectora.
Empañamiento cuando llueve	necesario	preferible	Debe evitar empañamiento de vidrios.
Facilidad de cobro y pago por el servicio	necesario	necesario	Debe evitar la evasión del pago.
Instalación de cámaras	necesario	preferible	No debe interferir con su funcionamiento.
Mantenimiento mínimo	necesario	no aplica	No debe requerir mantenimiento constante.
Privacidad	no aplica	preferible	De conveniencia para los pasajeros.
Reducción del nivel de estrés (fatiga laboral)	preferible	no aplica	Es el fin de instalación de la pantalla protectora.
Evitar sensación de encierro (claustrofobia)	necesario	preferible	Para evitar mareo en viajes largos.
Seguridad pasiva del automóvil	preferible	preferible	Debe cumplir con los estándares.
Sensación de seguridad	preferible	preferible	Es el fin de instalación de la pantalla protectora.
Uso familiar del taxi	preferible	no aplica	Debe ser removible sin mucho esfuerzo.
Visibilidad/Seguridad	básico	necesario	Debe cumplir con normas de tránsito y estándares.
Vandalismo	básico	no aplica	Debe tener película protectora anti rasguños.

Opciones

opciones:	básico:	No puede faltar bajo ninguna circunstancia.
	necesario:	No prioritario, podrá ser implementado después.
	preferible:	Puede ser implementado aprovechando la coyuntura.
	no aplica:	No tiene efecto real en el desempeño de la actividad.

Fuente: Encuesta a conductores de taxis. Entrevistas a dirigentes del gremio de taxistas. Elaboración: Adrián Palacio

5.5 Costos de producción y distribución

El dispositivo Ángel® ha sido desarrollado y será producido en Ecuador pero requiere de materia prima importada, especialmente policarbonato como principal insumo. Los demás componentes del dispositivo tales como soportes, pernos de anclaje, arandelas, material aislante, etiquetas y material de empaque serán elaborados mediante procesos locales, sobre todo aquellos que tienen relación con el sistema de anclaje y fijación.

La política actual del gobierno provee incentivos para la instalación de industrias nuevas, especialmente las relacionadas con el desarrollo de inversiones nuevas y productivas que aporten a la industria nacional, que se realicen fuera de las jurisdicciones urbanas del Cantón Quito o del Cantón Guayaquil; esto permite aprovechar beneficios impositivos con lo que se podrá reducir los costos de producción²⁹⁰, esta condición además de la importancia de generar plazas de trabajo, aumenta la posibilidad que las pantallas protectoras sean producidas en la provincia de Orellana, probablemente en el Cantón Joya de los Sachas o Francisco de Orellana.

Asumiendo que únicamente se instalará el dispositivo Ángel® en 50% de los taxis legalmente registrados en el país, con un promedio de producción de 8910 dispositivos al año, el costo de producción de cada dispositivo, considerando los rubros de producción relacionados a: mano de obra, materia prima, equipos, suministros, herramientas, instalaciones, moldes, equipo de oficina, equipo menor, seguridad industrial, servicios básicos, permisos de operación, gastos financieros, gastos legales e investigación y desarrollo, rescatando un margen de utilidad que permita financiar el desarrollo de nuevos dispositivos ha sido establecido en trescientos cincuenta dólares por cada unidad. El detalle de la proyección financiera se concentró en los Indicadores de Gestión para el primer año de producción, plasmados en el Anexo N° 4 y la proyección del Estado de Resultados para los primeros cinco años en el Anexo N° 5.

5.6 Masificación del dispositivo.

²⁹⁰ Referente a las exenciones del impuesto a la renta por cinco años, el SRI publicó en su página de internet en detalle de las mismas, en las que incluye: exoneración de pago del Impuesto a la Renta para el desarrollo de inversiones nuevas y productivas.- Las sociedades que se constituyan a partir de la vigencia del Código de la Producción así como también las sociedades nuevas que se constituyeren por sociedades existentes, con el objeto de realizar inversiones nuevas y productivas, gozarán de una exoneración de pago del impuesto a la renta durante cinco años, contados desde el primer año en el que se generen ingresos atribuibles directa y únicamente a la nueva inversión, en: <http://www.sri.gob.ec/web/guest%20/exenciones>.

Una vez que el proyecto piloto produzca los primeros resultados en términos de reducir el nivel de violencia en los medios de transporte urbano, específicamente en taxis, y que simultáneamente se haya recopilado la información necesaria que valide la utilización del dispositivo Ángel® por parte de conductores y usuarios, se propondrá la participación activa de las operadoras de taxi, de preferencia con la intervención de las Uniones Provinciales de Transporte y el organismo nacional que agrupa las federaciones para la masificación de la pantalla protectora.

En un escenario ideal el dispositivo Ángel® ingresará al mercado si:

- La utilización, producción y distribución es recomendada mediante un convenio interministerial en el que participen el Ministerio de Industrias y Productividad, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ministerio del Interior, Agencia Nacional de Tránsito y el Instituto Ecuatoriano de Normalización

- La producción sea financiada por una entidad financiera del Estado.

- Se desarrolle el marco legal que condicione la operación de taxis y buses, especialmente aquellos que laboran en horario nocturno, para que lo hagan bajo la protección del dispositivo o una pantalla protectora similar certificada.

- Se emita, por parte de la entidad encargada, una certificación que garantice ‘mayor margen de seguridad’, a todas aquellas unidades que cuenten con el dispositivo, que actúa como complemento de otros dispositivos.

- Se establezca un programa permanente de educación y capacitación para la seguridad vial, dirigido a conductores de taxis y buses, que promueva la correcta aplicación y los beneficios en la adopción de soluciones tecnológicas para la movilización de personas .

- Se difunda una campaña masiva sobre los beneficios que obtendrán los pasajeros al utilizar transporte público con el dispositivo.

5.7 Rentabilidad del proyecto

El análisis financiero y la viabilidad del proyecto para proveer de dispositivos protectores Ángel® a los taxis de la provincia de Orellana y posteriormente a las unidades de taxi del país, demuestra ser rentable y cubre con creces la inversión inicial requerida, ya que promete una Tasa Interna de Retorno de 1.83 en el primer año.

La inversión inicial ha sido establecida en un millón noventa y seis mil dólares, sin embargo, en función del nivel de la demanda que se obtenga de los usuarios, el retorno total de la inversión puede ser reducido en tiempo hasta a seis meses.

Para garantizar la permanencia en el tiempo con el efecto social esperado, se necesitará además de buena calidad del producto y de la rentabilidad en el tiempo estimado, concluir el proceso de patente del prototipo en Ecuador. Se ha previsto el registro de la patente en los principales países latinoamericanos con capacidad para imitar esta iniciativa y el proceso de registro de patente se encuentra en marcha.

5.8 Duración del proyecto

Considerando un escenario optimista, el proyecto durará cinco años asumiendo el tiempo necesario para la instalación de dispositivo en taxis de todo el país, cuyos propietarios o dirigentes así lo decidan. En el escenario más conservador, la demanda incluirá el 50% de los taxis que circulan en el país, es decir, aproximadamente 44,550 autos y camionetas.

En el transcurso de los cinco años programados para dotar del dispositivo a los taxis, serán desarrollados nuevos diseños de pantallas protectoras, a fin de cubrir los requerimientos de nuevos modelos de vehículos que ingresen a servir como taxis, siempre que a estos, no sea posible acoplar el modelo universal producido. Este dispositivo será mejorado permanentemente. De forma adicional, existe alta probabilidad que la infraestructura y tecnología adquiridas, puedan ser utilizadas en la producción de otros bienes relacionados con la seguridad física o en múltiples soluciones tecnológicas que impliquen la utilización de materiales livianos de alta resistencia al impacto.

El proyecto tendrá, según lo planificado, su máxima demanda a partir del primer año de producción, esperando que la demanda sea cubierta hasta el quinto año de operación, luego de lo cual su producción será marginal. A partir del quinto año se espera que el mercado latinoamericano de taxis esté realizando pedidos a Ecuador.

CAPÍTULO 6

Recomendaciones.

1. Se recomienda a la autoridad del Ministerio Coordinador de Seguridad que acoja las sugerencias expresadas en la encuesta y trabajo de campo realizada a los conductores de taxi, con especial atención a los comentarios relacionados al accionar de la Policía Nacional en la provincia de Orellana. Favor consultar Anexo N° 6.



Gráfico N° 69: la figura destaca la distribución, en forma de gráfico de sectores, de los comentario adicionales realizados por los encuestados, clasificados por: sugerencias, aclaraciones, opinión, y comentarios relacionados con el accionar de la Policía Nacional, seguridad ciudadana y el costo de operación de los taxis.

2. Se sugiere a los dirigentes de la Federación de Taxis de Ecuador –Fedotaxis– analizar de forma detallada las cifras publicadas en este estudio, a fin de adoptar políticas, medidas, acciones y negociaciones para reducir sustancialmente el número de conductores de taxi de entre las víctimas de la delincuencia. La aplicación de las recomendaciones tiene como meta principal que, bajo ninguna circunstancia, se produzca ni un solo asesinato más en taxis de Ecuador.

3. Es fundamental que la dirigencia nacional de taxistas de Ecuador establezcan un plan integral que permita romper las estructuras estigmatizantes que deterioran la imagen de los conductores de taxi y que a la vez adopten procesos y conductas que promuevan la excelencia. La capacitación permanente, mejoras en los canales de comunicación, información actualizada, aprovechamiento de la experiencia, inducción, apoyo a la comunidad, evaluación permanente, reconocimiento a la excelencia, deberán ser entre

otras, las propuestas de la dirigencia nacional de taxistas para mejorar las condiciones actuales.

4. Es de vital importancia que se establezca un procedimiento de registro y análisis estadístico de todos los incidentes que se suscitan en los medios de transportación terrestre pública urbana, cantonal e interprovincial que deberá ser observado por las víctimas, conductores, dirigentes gremiales y autoridades competentes, toda vez que es preciso contar con información veraz para determinar eficiencia y eficacia de las estrategias que son adoptadas de manera permanente.

5. La Fiscalía Provincial de Orellana en conjunto con la Fiscalía General del Estado deberán adoptar estrategias, procedimientos, medidas y políticas que logren retomar la confianza de la ciudadanía en la institución, basados en resultados irrefutables y oportunos a los casos denunciados. Todo ciudadano debería tener la confianza mínima para presentar una denuncia ante los delitos cometidos, evitar la sub-denuncia y promocionar la cultura de la denuncia.

6. El establecimiento de normas y estándares por parte del Instituto Ecuatoriano de Normalización, referentes a la instalación de equipos y accesorios que permitan disuadir, evitar o minimizar los efectos de la violencia en los medios de transporte terrestre público, permitirá obtener beneficios para los conductores de taxi y sus gremios, referentes a mejorar la calidad de vida de los conductores, mejorar la capacidad de negociación con proveedores, estandarización de equipamiento, servicio técnico, reducción del tiempo de respuesta y economías de escala.

7. Siendo este el primer estudio sobre la violencia en los medios urbanos, especialmente en taxis, es de esperar que sirva como instrumento para continuar otros estudios y análisis con enfoque en los pasajeros que son víctimas de la mala utilización del taxi, que en una sociedad en la que prevalece el machismo, se espera que la mujer obtenga los mayores beneficios.

8. Por la experiencia en el transcurso de esta investigación referente al manejo documental por parte de la Policía Nacional y de la Fiscalía, con el fin de desterrar la violencia de los medios de transportación terrestre, será vital la creación de un nuevo mecanismo para el procesamiento de denuncias de agresiones en el transporte terrestre que cuente con recursos de información oportuna, imparcial, verificable, documentada, cuyos principales proveedores de información sean los conductores y pasajeros. En el proceso será fundamental la participación de al menos tres actores: la ciudadanía, los conductores

agremiados y el Estado representado por la Fiscalía, la Policía Nacional, sin descartar la participación de la Defensoría del Pueblo y de los municipios en su parte correspondiente.

9. El flujograma del nuevo proceso de denuncia propuesto incluye a las operadoras de taxis, la Unión Provincial de Transportistas y , con el fin de darle valor jurídico, las instancias de la Policía y Fiscalía provinciales. Ver Anexo N° 7.

BIBLIOGRAFÍA

- Ajzen**, I. Fishbein M., *Understanding and Predicting Social Behavior*. Englewood Cliffs NJ, Ed Prentice-Hall, 1980.
- Akers**, R. "Social learning and deviant behavior: a specific test of a general theory" *American Sociological Review*, N° 44: 636-655, Iowa, 1979.
- Alda**, E. Seguridad Ciudadana: ¿espejismo o realidad?: *Seguridad Ciudadana y Violencia en América Latina*. Quito, FLACSO-Sede Ecuador, 2002.
- Arriagada**, Irma. "Capital social: potencialidades y limitaciones analíticas de un concepto". *Estudios Sociológicos XXI*, N° 63, diciembre 2002, México, 2003.
- Arriagada**, Irma. *Seguridad Ciudadana: ¿espejismo o realidad?: Seguridad Ciudadana y Violencia en América Latina*. Quito, Fernando Carrión Editor-FLACSO-Sede Ecuador, 2002.
- Asamblea** Nacional Constituyente, *Constitución de la República del Ecuador*, Quito, Registro Oficial, 2008.
- Ayala** Lasso, José. "Gobernabilidad y Ética". *Diario El Comercio*, N° 38547, sábado 25 de septiembre del 2010. Quito. Año 105.
- Bordieu**, Pierre, *El sentido práctico*. Madrid, Taurus, 1994.
- Becker**, Gary. "Crime and punishment: an economic approach". *Journal of Political Economy*, N° 76: 169-217, Chicago, 1974.
- Bennet**, T. *Decision-Making Approach to Opioid Addiction, Research in Criminology Rational Choice Perspectives on Offending*. New York, Spinger-Verlag, 1986.
- Bonino**, L., "La violencia masculina en la pareja", *Anales de la psicología*, Vol. 24 N° 2, diciembre 2008, Murcia, 2008.
- Cabanellas**, G, *Diccionario Jurídico Elemental*. Buenos Aires, Heliasta, 1997.
- Chappell** D., Di Martino V., "Violence at Work". International Labour Office, Geneva, 2006.
- Chauvín**, Juan. "¿Accidentalidad vial o violencia urbana?". *Ciudad Segura Flacso-Ecuador*, N° 23, Quito, 2008.
- Carrión**, Fernando. "¿Accidentalidad vial o violencia urbana?". *Ciudad Segura Flacso- Ecuador*, N° 23, octubre 2008, Quito.
- Carrol** J., Weaver F. *Shoplifters Perceptions of Crime Opportunities: A Process-Tracing Study Blumstein and Farrington D. Research in Criminology Rational Choice Perspectives on Offending*. New York, Spinger-Verlag, New York, 1986.
- Cornelli**, Roberto, *Miedo, Criminalidad y Orden*, Buenos Aires, Editorial BdeF, 2012.
- Davis**, H. "Workplace Homicides of Texas Males", *American Journal of Public Health*, N° 10, vol 77, Texas, 1987.
- Delameu**, Jean. *El miedo en Occidente: una ciudad sitiada*, Taurus, México, 2002.
- Douglas**, Mary. *Risk and Blame*, New York, Routledge, 2007.

- Douglas**, Mary. *Risk Acceptability According to the Social Science*, New York, Rusell Sage Foundation, 1986.
- Dunckel**, Amy. Women Only transportation: “How ‘Pink’ Public Transportation Changes Public Perception of Women’s Mobility”, *Journal of Public Transportation*, Vol. 16 N° 2, Suny, 2013.
- Echeverría**, Koldo. “Objetivar la gobernanza: funciones y metodología. Una aproximación a la objetivación del análisis institucional a través de indicadores de gobernabilidad”, *IX Congreso Internacional CLAD*, Madrid, 2004.
- Elias**, N., *El proceso de la civilización*, Madrid, Fondo de Cultura Económica, 1988.
- Elliot**, Delbert. Ageton, Suzzane. Canter, Rachele. “An integrated theoretical perspective on delinquent behavior”, *Journal of Research in Crime an Delinquency*, N°16, enero, New York, 1979.
- Essenberg**, B., “Violence and stress at work in the transport sector”. *Working paper*.
Estudio de Opinión Pública en Latinoamérica 2009-2010: Gobernabilidad y Convivencia Democrática en América Latina. AECID-IPSOS-FLACSO. San José.
- Flacso** Ecuador-BID, *Ecuador: Informe de seguridad ciudadana y violencia 1990-1999*, Quito, Rispegraf, 2003.
- Flacso-BIF, Informe de Seguridad Ciudadana y Violencia 1990-1999 (2003).
- Feeney**, Floyd. *Robbers as Decision-Makers, The Reasoning Criminal: Rational Choice Perspectives on Offending*. New York, Spinger-Verlag, 1986.
- Ferrer**, V., “La violencia masculina en la pareja”, *Anales de la psicología*, Vol. 24 N° 2, diciembre 2008, Murcia, 2008.
- Fiscalía de Orellana**, Documento oficial entregado por la Fiscalía de Orellana número: Of. N° 414-FGE-FP-O del 13 de septiembre del 2013.
- Foucault**, Michel, (2002). *Vigilar y Castigar: Nacimiento de la prisión*. Buenos Aires, Siglo XXI. 2002.
- Galimberti**, Umberto, *Los mitos de nuestro tiempo*, Barcelona, Debate, 2013.
- Garland**, D. *Crimen y Castigo en la Modernidad Tardía*, Bogotá, Siglo del Hombre Editores, 2007.
- Ginzburg**, C., *Il formaggio e i vermi. Il cosmo di un mugnaio del 500*, Torino, Einaudi, 1976.
- Girard**, R., *Des Choses cachées depuis la fondation du monde*, (trad. El misterio de nuestro mundo), Salamanca, Sígueme, 1982.
- Hobbes**, Thomas, *Leviathan*, Madrid, Alianza editorial, 1996.
- INEC Anuario** de Estadísticas de Transporte. Quito, 2013.
- Instituto** Nacional de Estadística y Censos, INEC. Censo de Población y Vivienda 2010 <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/resultados/>
- International** Labour Office, Geneva, 2003.

- Lagrange**, H. (1992) “Appréhension et préoccupation sécuritaire”, *Déviance et Societé*, vol 16. en Cornelli, Robert, “*Miedo, Criminalidad y Orden*”, Bdef Edit, Buenos Aires, 2012.
- Letkemann**, P. *Crime as work*. Engelwood Cliffs NJ, Prentice-Hall. 1973.
- Ley** Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Quito, 2008.
- Levin**, I., Rubin, D. *Estadística para Administradores*, México, Prentice-Hall, 1996.
- Ministerio de Transportes y Obras Públicas, Acuerdo Ministerial N° 028 del 11 agosto del 2010.
- Municipio** del Distrito Metropolitano de Quito, *Encuesta de Victimización y Percepción de Inseguridad en el Distrito Metropolitano de Quito 2011*, Quito, Gráficas GN, 2012.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, Ordenanza Metropolitana número 0213 publicada el 10 de septiembre del 2007, Sección IV, artículo 11.377.
- Mc Shane**, M., Williams, F. *Myths and Realities: How and What the Public Knows about Crime and Delinquency* en *Youth violence and delinquency: monsters and myths*. Westport, Praeger. 2007.
- Núñez**, J. *Crítica a la Ideología de la Seguridad Ciudadana en Ecuador: 91 estrategias contra la violencia*. Quito. Flacso-Ecuador. 2011.
- Noticiero Ecuavisa del 30 de octubre del 2013.
- Ojeda**, Lautaro, *Violencia, delincuencia e inseguridad en el Ecuador*. Quito, UNAP, 2010.
- Newell, A., H.A. Simon, *Human Problem Solving*, Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall, 1972.
- Palomeque**, E. “Ecuador: informe de seguridad ciudadana y violencia 1190-1999” FLACSO-Ecuador, Quito, 2003.
- Pontón**, D. *Comunidades urbanas y violencia en Quito: Análisis de grupos focales.*, FLACSO-Ecuador, Mimeo, Quito, 2005.
- Pulcini**, E. *Care of The World: Fear, Responsibility and Justice in the Global Age*. New York, Springer, 2013.
- Quinney**, R. *Critique of Legal Order*, New Jersey, Transaction Publishers, 2002.
- Radbone**, I. *Taxi Safety Initiatives Study: Final Report*, Adelaide, University of South Australia, 1997.
- Rau**, Macarena. *¿Cuál es la Salida? La agenda inconclusa de la seguridad ciudadana*. Washington , BID. Alda-Beliz. 2007.
- Redondo**, S. Sánchez, J. Garrido, V. “Los programas psicológicos con delincuentes y su efectividad: la situación europea”. *Psicotema*, Vol. 14, 2002.
- Sáez**, Chiara. Periodismo e imaginarios ciudadanos: generación noticiosa y percepción de inseguridad en: *La violencia en los medios de comunicación, generación noticiosa y percepción ciudadana*, Mauro Cerbino Editor Flacso-Ecuador, Quito, 2005.
- Sánchez**, J. *La Especie Rota: Análisis elemental de la libertad humana*, Oviedo, Universidad de Oviedo, 1995.

- Schaller** Consulting, *Taxi and Livery Crashes In New York City, 1990-99*, New York, 2001.
- Smith**, Martha. “Robbery of Taxi Drivers”, *Problem-Oriented Guides for Police, Problem-Specific Guides Series N° 34*, New Jersey, US Department of Justice: Robbery of Taxi Drivers, Wichita, 2005.
- Solutions, Paper Violence and Crime y Latin America*, San José, Interamerican Development Bank (BID), 2007.
- Sozzo**, M. *Ciudadanía y Violencias: Inseguridad, prevención y policía*, Quito, FLACSO-Ecuador, 2008.
- Spinoza**, B., *Tratado Político*, Alianza editorial, Madrid, 2004.
- Tocornal**, X. Abril, M. Tupiza, A. “Análisis comparado del robo de vehículos en Quito, Guayaquil y Santiago”. *Ciudad Segura*, N°32, Quito, 2009.
- Tomassini**, L., *¿Qué espera la sociedad del Gobierno?*, Santiago, Ed. Universidad de Chile, 1994.
- Torres**, A. Pontón, J. Santillán, A. “Seguridad Ciudadana escenarios y efectos: Violencias de género en la calle: entre el empirismo y la subjetividad”. *Ciudad Segura*, N° 2. FLACSO-Ecuador. Quito, 2008.
- Tortosa**, José. “Las nuevas violencias en la crisis global”, *Iconos*, N° 36 noviembre, Quito, 2009.
- Tuck**, M. Riley D. *The Theory of Reasoned Action: A Decision Theory of Crime*. New York, Springer-Verlag, 1986.
- Weiser**, P. Wilson, P., *Preventing crime on transport-rail, buses, taxis, planes*, Canberra, Woden Printers & Publishers, 1991.
- Weerth**, Ruppertch. *La PNL y la Imaginación*, Sirio, Málaga, 1998.
- Whitelaw**, K., *ISO 14001 Environmental Systems Handbook*, Oxford, Elsevier, II Ed., 2004.

OTRAS FUENTES Y PÁGINAS DE INTERNET CONSULTADAS

Psicólogo Pablo Xavier Molina Bravo, Coordinador de Psicología Organizacional de la Universidad de las Américas, el 4 Septiembre del 2013.

Federación Nacional de Operadoras de Transporte en Taxis del Ecuador.

Seminario internacional “Violencia contra las mujeres: del anonimato a las cifras” llevado a cabo el 20 de noviembre del 2012 en la ciudad de Quito y, a la fecha de la presente investigación no ha sido publicado. publicado en:

http://www.scielo.sa.cr/scielo.php?pid=S1409-00152002000100002&script=sci_arttext.

Corporación Latinobarómetro, *Banco de Datos en Línea. Informe 2010*. Santiago. 2010.

Corporación Latinobarómetro, *Banco de Datos en Línea. Informe 2007*, Santiago, 2007.

<http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1374534>

<http://revistas.ucm.es/index.php/NOMA/article/view/36588/35421>

<http://es.wikipedia.org/wiki/Gobernabilidad>.

<http://www.un.org/spanish/millenniumgoals/>

http://info.worldbank.org/governance/wgi/sc_chart.asp.

http://www.amartya-ar.net/amartya_sen_el_desarrollo_como_libertad.pdf

http://es.wikipedia.org/wiki/Econom%C3%ADa_institucional

<http://hdrstats.undp.org/es/paises/perfiles/ECU.html>

<http://hdrstats.undp.org/es/paises/perfiles/ECU.html>

http://hdr.undp.org/en/media/HDR_2010_ES_Table2_reprint.pdf

http://hdr.undp.org/en/media/hdr_1990_en_indicators1.pdf

http://es.wikipedia.org/wiki/Coeficiente_de_Gini.

http://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Pa%C3%ADses_por_igualdad_de_ingreso.

R Oviedo, G. (2004) Revista de estudios sociales, pp. 89-98 en:
<http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2349282>.

Corporación Latinobarómetro, Informe 2010, Banco de datos en línea, Santiago,
www.latinbarómetro.org.

www.unodoc.org *Intentional Homicide Count and Rate 1995-2011*.

http://es.wikipedia.org/wiki/Principio_de_placer,_Principio_de_realidad.

UNICRI: *United Nations Interregional Crime and Justice Research Institute*. (www.unicri.it)

<http://redatam.inec.gob.ec/cgi-bin/RpWebEngine.exe/PortalAction?&MODE=MAIN&BASE=CPV2001&MAIN=WebServerMain.inl>

http://www.acnur.org/t3/fileadmin/Documentos/RefugiadosAmericas/Ecuador/2012/El_trabajo_de_ACNUR_en_Sucumbios_y_Orellana_2012.pdf?view=1

http://es.wikipedia.org/wiki/Plan_Colombia

<http://renovaec.blogspot.com/p/inicio.html>

Faro http://www.revenuewatch.org/sites/default/files/ECUADOR_Lupa_Petrolera_0209.pdf

http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=146272&umt=Seg%20FA%20el%20INEC,%20la%20mayor%20EDA%20de%20la%20poblaci%20F3n%20ecuatoriana%20est%20E1%20entre%20los%2020%20y%2035%20a%20F1os,%20es%20decir,%20en%20edad%20productiva%20%28AUDIO%29

Infografía Diario El Comercio de Quito, en http://www.elcomercio.ec/pais/taxis-taxistas-conductores-vialidad-calles-avenidas_ECMFIL20110619_0001.pdf

<http://www.schallerconsult.com/taxi/crash06.htm>

http://www.elcomercio.ec/pais/taxis-taxistas-conductores-vialidad-calles-avenidas_ECMFIL20110619_0001.pdf

http://es.wikipedia.org/wiki/Sistema_de_posicionamiento_global

Barton, G. Taxicab Driver Safety, Anola, en <http://www.taxi-library.org/gord28.htm>

<http://www.taxi-library.org/gord28.htm>

<http://www.sri.gob.ec/web/guest%20/exenciones>.

ANEXOS

FORMATO DE ENCUESTA DIRIGIDA A TAXISTAS EN LA CIUDAD DE COCA PARA CONOCER SUS CONDICIONES DE TRABAJO

ANEXO 1																																	
1 Datos Generales de la encuesta	Fecha: día <input type="text"/> mes <input type="text"/> año <input type="text"/> Hora: <input type="text"/> : <input type="text"/> Lugar de la encuesta: <input style="width: 80%;" type="text"/> Tipo de taxi: <input type="checkbox"/> automóvil <input type="checkbox"/> camioneta Propiedad del taxi: <input type="checkbox"/> soy chofer <input type="checkbox"/> soy propietario																																
2 Datos del conductor:	Género <input type="checkbox"/> masculino <input type="checkbox"/> femenino Edad <input type="text"/> años Tiempo aproximado conduciendo taxi <input type="text"/> años																																
3 Jornadas de Trabajo	Número de horas de trabajo por día <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 10 <input type="checkbox"/> 12 <input type="checkbox"/> más de 12 Número de horas nocturnas (> 19h00) <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> más de 8 Trabaja en la semana <input type="checkbox"/> sí <input type="checkbox"/> no Horas durante el fin de semana <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 10 <input type="checkbox"/> 12 <input type="checkbox"/> más de 12																																
4 Incidentes registrados	¿Ha sido saltado? <input type="checkbox"/> sí <input type="checkbox"/> no ¿cuántas veces ha sido saltado? <input type="text"/> veces ¿a qué hora ha sido saltado? <input type="text"/> : <input type="text"/> : <input type="text"/> : <input type="text"/> aproximadamente aproximadamente aproximadamente																																
5 Características de los saltantes:	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;"></th> <th style="width: 33%;">primera vez</th> <th style="width: 33%;">segunda vez</th> <th style="width: 33%;">tercera vez</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Número</td> <td><input type="checkbox"/> personas <input type="checkbox"/> no recuerdo</td> <td><input type="checkbox"/> personas <input type="checkbox"/> no recuerdo</td> <td><input type="checkbox"/> personas <input type="checkbox"/> no recuerdo</td> </tr> <tr> <td>Edades aproximadas</td> <td><input type="checkbox"/> hombres <input type="checkbox"/> mujeres</td> <td><input type="checkbox"/> hombres <input type="checkbox"/> mujeres</td> <td><input type="checkbox"/> hombres <input type="checkbox"/> mujeres</td> </tr> <tr> <td>Lugar del salto</td> <td><input type="checkbox"/> ciudad <input type="checkbox"/> barrio "peligroso"</td> <td><input type="checkbox"/> afueras de la ciudad</td> <td><input type="checkbox"/> carretera <input type="checkbox"/> otro _____</td> </tr> <tr> <td>Arma utilizada</td> <td><input type="checkbox"/> cuchillo <input type="checkbox"/> pistola</td> <td><input type="checkbox"/> fuerza</td> <td><input type="checkbox"/> "burundanga" <input type="checkbox"/> otro _____</td> </tr> <tr> <td>¿Se resistió al salto?</td> <td><input type="checkbox"/> sí <input type="checkbox"/> no</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>¿Hubo maltrato verbal?</td> <td><input type="checkbox"/> sí <input type="checkbox"/> no</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>¿Hubo maltrato físico?</td> <td><input type="checkbox"/> sí <input type="checkbox"/> no</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		primera vez	segunda vez	tercera vez	Número	<input type="checkbox"/> personas <input type="checkbox"/> no recuerdo	<input type="checkbox"/> personas <input type="checkbox"/> no recuerdo	<input type="checkbox"/> personas <input type="checkbox"/> no recuerdo	Edades aproximadas	<input type="checkbox"/> hombres <input type="checkbox"/> mujeres	<input type="checkbox"/> hombres <input type="checkbox"/> mujeres	<input type="checkbox"/> hombres <input type="checkbox"/> mujeres	Lugar del salto	<input type="checkbox"/> ciudad <input type="checkbox"/> barrio "peligroso"	<input type="checkbox"/> afueras de la ciudad	<input type="checkbox"/> carretera <input type="checkbox"/> otro _____	Arma utilizada	<input type="checkbox"/> cuchillo <input type="checkbox"/> pistola	<input type="checkbox"/> fuerza	<input type="checkbox"/> "burundanga" <input type="checkbox"/> otro _____	¿Se resistió al salto?	<input type="checkbox"/> sí <input type="checkbox"/> no			¿Hubo maltrato verbal?	<input type="checkbox"/> sí <input type="checkbox"/> no			¿Hubo maltrato físico?	<input type="checkbox"/> sí <input type="checkbox"/> no		
	primera vez	segunda vez	tercera vez																														
Número	<input type="checkbox"/> personas <input type="checkbox"/> no recuerdo	<input type="checkbox"/> personas <input type="checkbox"/> no recuerdo	<input type="checkbox"/> personas <input type="checkbox"/> no recuerdo																														
Edades aproximadas	<input type="checkbox"/> hombres <input type="checkbox"/> mujeres	<input type="checkbox"/> hombres <input type="checkbox"/> mujeres	<input type="checkbox"/> hombres <input type="checkbox"/> mujeres																														
Lugar del salto	<input type="checkbox"/> ciudad <input type="checkbox"/> barrio "peligroso"	<input type="checkbox"/> afueras de la ciudad	<input type="checkbox"/> carretera <input type="checkbox"/> otro _____																														
Arma utilizada	<input type="checkbox"/> cuchillo <input type="checkbox"/> pistola	<input type="checkbox"/> fuerza	<input type="checkbox"/> "burundanga" <input type="checkbox"/> otro _____																														
¿Se resistió al salto?	<input type="checkbox"/> sí <input type="checkbox"/> no																																
¿Hubo maltrato verbal?	<input type="checkbox"/> sí <input type="checkbox"/> no																																
¿Hubo maltrato físico?	<input type="checkbox"/> sí <input type="checkbox"/> no																																
6 Resultado del salto	¿Denunció a la Autoridad del salto? <input type="checkbox"/> sí <input type="checkbox"/> no <input type="checkbox"/> otro especifique: _____ ¿Dónde denunció? <input type="checkbox"/> Policía <input type="checkbox"/> Fiscalía ¿Hubo resultados de la denuncia? <input type="checkbox"/> sí <input type="checkbox"/> no Monto aproximado de pérdida material (en dólares) <input style="width: 50%;" type="text"/> ¿Hubo alguna otra pérdida? <input type="checkbox"/> gastos médicos <input type="checkbox"/> documentos <input type="checkbox"/> vehículo <input type="checkbox"/> accesorios del vehículo <input type="checkbox"/> partes del vehículo <input type="checkbox"/> pérdida humana Después del salto, ¿ha tomado alguna medida para reducir el riesgo de salto? <input type="checkbox"/> sí <input type="checkbox"/> no ¿Qué medidas? <input type="checkbox"/> cambio de horario <input type="checkbox"/> portar arma <input type="checkbox"/> botón de pánico <input type="checkbox"/> no llevar sospechosos <input type="checkbox"/> otra _____ <input type="checkbox"/> compañía <input type="checkbox"/> radiofrecuencia <input type="checkbox"/> reporte periódico <input type="checkbox"/> evitar barrios peligrosos _____ ¿Considera que los nuevos dispositivos de protección para los conductores, tales como botón de pánico, radio, GPS, brindarán la seguridad mínima que usted requiere? <input type="checkbox"/> sí <input type="checkbox"/> no ¿Por qué? <input type="checkbox"/> no es suficiente <input type="checkbox"/> son caros <input type="checkbox"/> nuevos trucos <input type="checkbox"/> otros _____ <input type="checkbox"/> no hay respaldo policial <input type="checkbox"/> por cobertura <input type="checkbox"/> no confío _____ ¿Está usted dispuesto a implementar medidas de seguridad física adicionales tal como la utilización de chaleco antibalas? <input type="checkbox"/> sí <input type="checkbox"/> no <input type="checkbox"/> solo por las noches <input type="checkbox"/> solo si no hace calor ¿Quiere comentar adicionalmente sobre el salto? _____ <div style="text-align: right;">gracias!</div>																																

Notas Adicionales

Nº/tipo	Código	Tipo de comentario/involucrados	Comentario
1	AL13	aclaración	Fue saltada, la visó de la policía, pero no hizo denuncia formal
2	RN36	aclaración	Disculpe no contesté, las letras no veo
1	AL52	opinión	Muy interesante
2	RN55	opinión	Crear políticos que reduzcan la desocupación y la pobreza
3	C2	opinión	Yo sé que en el trabajo propuestas se puede llegar de consenso por nuestro seguridad y nuestros familiares y está muy bien por el servicio de nuestro trabajo
4	C10	opinión	Yo le felicito por estar en la encuesta por bien de toda la gente.
5	C21	opinión	Una sorpresa inesperada
6	C44	opinión	Barrio peligroso Nucansi Vasi.
7	C47	opinión	Creo que no deberían decir ESTAS MUERTOS en el momento de saltarle.
1	VV8	opinión/sugerencia	Está en encuesta es muy buena y quisiera que haya más respaldo de las autoridades hacia los transportistas y de la ciudadanía.
1	RN39	policía-militares/sugerencia	Que haya más control de la policía militar, que haya más batidas "de control.
2	FO22	policía-militares/sugerencia	Que los militares patrullen por las noches
3	FO33	policía-militares/sugerencia	Aquí deberían poner los controles policiales y militares en la salida de la vía al Loreto, a vía al Lago Agrio y a la Uca, estos tres controles son imprescindibles.
4	FO40	policía-militares/sugerencia	Si fuera bueno mejorar la confianza en el taxista. Que el tuara la policía de ejército con batidas a los conductores y a los pasajeros.
5	RN33	policía-militares/sugerencia	Que haya más control policial, que haya más control policial y militar
1	NH19	policía/aclaración	Falta de colaboración policial legal a la hora de después de la llamada de auxilio
2	O24	policía/aclaración	No hubo apoyo policial, no podemos defendernos por que los saltantes tienen mejores armas
3	RS18	policía/aclaración	No fue maltrato por la policía haga más patrullaje.
1	JS10	policía/corrupción	Yo quiero que haya seguridad policial y no se falte a los señores policías
2	JS47	policía/corrupción	Montó el salto de USD 200. Incrementar el buen control militar por que la policía solo se dedica a pedir documentos para hacer de las suyas los no dan ninguna seguridad.
1	AL14	policía/opinión	La policía no sirve
2	AL65	policía/opinión	Los policías no nos brindan seguridad
3	FO15	policía/opinión	Falta de atención policial
4	RS29	policía/opinión	Un salto de 500 que no se requiere por falta de más respaldo policial
1	C46	policía/sugerencia	Que haya un poco más de seguridad policial por los barrios y carreteras.
2	AL29	policía/sugerencia	Que la policía haga más control en las calles
3	AL30	policía/sugerencia	Que la policía haga requisas de los taxis
4	AL43	policía/sugerencia	Más trabajo de la policía
5	AL44	policía/sugerencia	Requiero más garantías de la policía y del Estado
6	AL53	policía/sugerencia	Más control policial en la noche
7	AL8	policía/sugerencia	mayor control policial
8	AL9	policía/sugerencia	se necesita mayor apoyo policial. Para la policía mayor control policial así como son exigentes para las citaciones
9	AM50	policía/sugerencia	Que haya más resguardo policial
10	AM53	policía/sugerencia	Cuando se ama la institución policial, cuando los señores saltantes se levaron el vehículo, los señores policías lo primero que hacen es llevarlo detenido al vehículo. Esto está muy mal, deben de tomar cartas en el asunto a cualquier duda de este tipo correo: (...). Gracias
11	FO14	policía/sugerencia	Sugiero que se incremente más el resguardo policial
12	FO17	policía/sugerencia	Que haya más control policial por las noches
13	FO3	policía/sugerencia	Que haya más patrullaje por los barrios más apartados
14	FO7	policía/sugerencia	Más colaboración de la policía
15	FO8	policía/sugerencia	Lo que más se sugiere es más seguridad en el aspecto policial
16	JS3	policía/sugerencia	Que haya más respaldo policial
17	JS38	policía/sugerencia	Pérdidas por USD 1000. Que la policía preste la ayuda necesaria para seguir a los ladrones.
18	JS4	policía/sugerencia	Que haya más apoyo policial
19	JS43	policía/sugerencia	Que haya más control policial
20	JS46	policía/sugerencia	Que nos falte más respaldo policial y militar en las vías
21	JS48	policía/sugerencia	Que la policía se dedique a velar por la seguridad de la ciudadanía y no a controlar a los choferes.
22	JS5	policía/sugerencia	Que haya un recorrido policial en todas las vías del país.
23	JS6	policía/sugerencia	Que haya un poco de apoyo de parte de la policía por que no hay
24	JS7	policía/sugerencia	Que exista más apoyo policial a la hora de enfrentar la delincuencia
25	JS8	policía/sugerencia	Que haya más patrullaje por las guarderías.
26	NH5	policía/sugerencia	Que haya más control policial
27	RN18	policía/sugerencia	Que haya más colaboración de la policía en los PC para dar control a paradero de los saltantes.
28	RN25	policía/sugerencia	Que la policía esté más pendiente de los taxistas
29	RN47	policía/sugerencia	Que la policía patrulle más seguido por las calles en la vía y en la noche.
30	RN54	policía/sugerencia	Sugiero mejorar el control policial
31	RN56	policía/sugerencia	Que hagan batidas de los policías en la noche
32	RS12	policía/sugerencia	Que haya más refuerzo policial
33	RS19	policía/sugerencia	Que la policía tome más control en los lugares más peligrosos
34	RS30	policía/sugerencia	No trabajaría por que no hay garantía de la policía. Queremos patrullaje fue saltado por encapuchados, saltantes fueron capturados, luego se fugaron de la cárcel. (Quedó impune)
35	RS40	policía/sugerencia	Debe haber más patrullaje por parte de la policía en las horas más peligrosas sobre todo en las noches, y poder tener un poco más de seguridad.
36	RS41	policía/sugerencia	Que todos los PSP realmente nos colabores con la emisión de la seguridad ya que como todos dicen el presidente es como la provincia con mayor resguardo policial pero como la ciudadanía nos exigimos que ejerzan su profesión.
37	VV21	policía/sugerencia	Que exista mayor resguardo policial
38	VV22	policía/sugerencia	Que haya más control y ayuda de la policía cuando uno se despiden una investigación
39	VV7	policía/sugerencia	Como taxistas necesitamos mayor control policial en las vías, requisas de armas continuamente vitariale porcentaje de saltos
40	AM54	policía/sugerencia	Para evitar un poco los saltos deberían ponerle a mara la taxi que haya más operativos por parte de la policía
1	AM47	seguridad/aclaración	A mí me saltaron en el barrio Unión y Progreso de las 2h15, 3 personas y me hicieron carrera y los me esperaban en moto.
2	JS17	seguridad/aclaración	Propietario de la automovil y camioneta. Monto estimado de la pérdida: 8000 USD
3	JS2	seguridad/aclaración	Pérdida estimada de 8000 USD. Necesitamos más seguridad en el taxismo.

4	J531	seguridad/aclaración	Múltiples saltos. Pérdidas superiores a USD 200
5	NH10	seguridad/aclaración	Leí baronía Toyota nueva. Le seguro le evolví el 70% del valor del vehículo. La pérdida estimada total es de USD 8000, no funciona el "Hunter" (botón de alarma (encuesta telefónica))
6	O33	seguridad/aclaración	Forcejeé, ball por mi puerta, luego lo seguí y lo detuve con la policía pero luego no puso la denuncia.
7	RN40	seguridad/aclaración	Leí baronía 50 dólares
8	VV19	seguridad/aclaración	Estoy en acuerdo de los dispositivos de seguridad
9	VV3	seguridad/aclaración	Fue un salto sin agresión física
1		seguridad/corrupción	Se denuncia a las autoridades en caso de robo porque hay corrupción en la policía y en las calles. Rogaría que se establezca un canal para que los taxistas estemos protegidos de los saltos y las pérdidas.
1	AL74	seguridad/opinión	La mayoría de los saltos se dan por falta de solidaridad de los compañeros. Que se realice un buen trabajo y se terminen los saltos y que esto también perjudicó nuestros cursos económicos.
2	AL35	seguridad/opinión	No denuncié porque la justicia es ilegala para nosotros los taxistas. Que se establezca un canal para evitar más saltos solo para los taxistas sino también para la ciudadanía en general y gracias por preocuparse por la unidad de Marilla.
2	AL39	seguridad/opinión	Que se le pague el alquiler que quedaba a la beza por el tiro de la beza entonces no lo voy a cesario. Le botó el pánico.
3	AL73	seguridad/opinión	Si le existiera más seguridad para las unidades de Marilla se asegura que el 100% de los compañeros trabajaríamos por la noche y tendríamos más ingresos.
4	AM49	seguridad/opinión	No tenemos seguridad en la Coca
5	F010	seguridad/opinión	Cada día le voy a bajar la seguridad mejor a medida, estamos expuestos todos los días.
6	F029	seguridad/opinión	Todo depende del señor conductor. Evitar los saltos y cuidarse.
7	F038	seguridad/opinión	En nuestro país actualmente se ha proliferado la delincuencia durante las 24 horas, cuando existen saltos un canal de denuncia en los autores, estamos protegidos.
8	J515	seguridad/opinión	No hay como defenderse del salto porque no hay como llevar armas.
9	J529	seguridad/opinión	La verdad es que queremos que los saltos se den en las zonas de control de tránsito y se pague el seguro de los saltos.
10	J539	seguridad/opinión	Le pedimos una pena a los que saltan sobre el tema. El salto es algo muy controlable en estas zonas si se pague el seguro de los saltos y se pague el seguro de los saltos.
11	J541	seguridad/opinión	Es muy importante la seguridad
12	NH4	seguridad/opinión	El tipo de que los saltos se den por falta de trabajo por lo regular lo hace la juventud.
13	RN11	seguridad/opinión	Que en este trabajo de los seguros de las unidades se pague el seguro de los saltos y se pague el seguro de los saltos.
14	RN26	seguridad/opinión	El salto lo hago por falta de dinero. Necesitamos más personas que se den en los saltos y se den en los saltos.
15	RS23	seguridad/opinión	Si le existiera más seguridad para las unidades de Marilla se asegura que el 100% de los compañeros trabajaríamos por la noche y tendríamos más ingresos.
16	RS33	seguridad/opinión	No denuncié porque la justicia es ilegala para nosotros los taxistas. Que se establezca un canal para evitar más saltos solo para los taxistas sino también para la ciudadanía en general y gracias por preocuparse por la unidad de Marilla.
17	VV1	seguridad/opinión	Que se le pague el alquiler que quedaba a la beza por el tiro de la beza entonces no lo voy a cesario. Le botó el pánico.
18	C3	seguridad/opinión	Si le existiera más seguridad para las unidades de Marilla se asegura que el 100% de los compañeros trabajaríamos por la noche y tendríamos más ingresos.
19	C59	seguridad/opinión	No tenemos seguridad en la Coca
20	C68	seguridad/opinión	Cada día le voy a bajar la seguridad mejor a medida, estamos expuestos todos los días.
21	C69	seguridad/opinión	Todo depende del señor conductor. Evitar los saltos y cuidarse.
22	C66	seguridad/opinión	En nuestro país actualmente se ha proliferado la delincuencia durante las 24 horas, cuando existen saltos un canal de denuncia en los autores, estamos protegidos.
1	AL21	seguridad/policia	No hay como defenderse del salto porque no hay como llevar armas.
2	C4	seguridad/policia	La verdad es que queremos que los saltos se den en las zonas de control de tránsito y se pague el seguro de los saltos.
3	C14	seguridad/policia	Le pedimos una pena a los que saltan sobre el tema. El salto es algo muy controlable en estas zonas si se pague el seguro de los saltos y se pague el seguro de los saltos.
4	C18	seguridad/policia	Es muy importante la seguridad
5		seguridad/policia	El tipo de que los saltos se den por falta de trabajo por lo regular lo hace la juventud.
6	C42	seguridad/policia	Que en este trabajo de los seguros de las unidades se pague el seguro de los saltos y se pague el seguro de los saltos.
7	C50	seguridad/policia	El salto lo hago por falta de dinero. Necesitamos más personas que se den en los saltos y se den en los saltos.
8	C52	seguridad/policia	Si le existiera más seguridad para las unidades de Marilla se asegura que el 100% de los compañeros trabajaríamos por la noche y tendríamos más ingresos.
9	C53	seguridad/policia	No denuncié porque la justicia es ilegala para nosotros los taxistas. Que se establezca un canal para evitar más saltos solo para los taxistas sino también para la ciudadanía en general y gracias por preocuparse por la unidad de Marilla.
10	C54	seguridad/policia	Que se le pague el alquiler que quedaba a la beza por el tiro de la beza entonces no lo voy a cesario. Le botó el pánico.
11	C58	seguridad/policia	Si le existiera más seguridad para las unidades de Marilla se asegura que el 100% de los compañeros trabajaríamos por la noche y tendríamos más ingresos.
12	C60	seguridad/policia	No tenemos seguridad en la Coca
13	C67	seguridad/policia	Cada día le voy a bajar la seguridad mejor a medida, estamos expuestos todos los días.
14	F02	seguridad/policia	Todo depende del señor conductor. Evitar los saltos y cuidarse.
1	C12	seguridad/sugerencia	En nuestro país actualmente se ha proliferado la delincuencia durante las 24 horas, cuando existen saltos un canal de denuncia en los autores, estamos protegidos.
2	AL1	seguridad/sugerencia	No hay como defenderse del salto porque no hay como llevar armas.
3	AL11	seguridad/sugerencia	La verdad es que queremos que los saltos se den en las zonas de control de tránsito y se pague el seguro de los saltos.
4	AL18	seguridad/sugerencia	Le pedimos una pena a los que saltan sobre el tema. El salto es algo muy controlable en estas zonas si se pague el seguro de los saltos y se pague el seguro de los saltos.
5	AL20	seguridad/sugerencia	Es muy importante la seguridad
6	AL46	seguridad/sugerencia	El tipo de que los saltos se den por falta de trabajo por lo regular lo hace la juventud.
7	AL5	seguridad/sugerencia	Que en este trabajo de los seguros de las unidades se pague el seguro de los saltos y se pague el seguro de los saltos.
8	AL56	seguridad/sugerencia	El salto lo hago por falta de dinero. Necesitamos más personas que se den en los saltos y se den en los saltos.
9	AL61	seguridad/sugerencia	Si le existiera más seguridad para las unidades de Marilla se asegura que el 100% de los compañeros trabajaríamos por la noche y tendríamos más ingresos.
10	AL7	seguridad/sugerencia	No denuncié porque la justicia es ilegala para nosotros los taxistas. Que se establezca un canal para evitar más saltos solo para los taxistas sino también para la ciudadanía en general y gracias por preocuparse por la unidad de Marilla.
11	AM46	seguridad/sugerencia	Que se le pague el alquiler que quedaba a la beza por el tiro de la beza entonces no lo voy a cesario. Le botó el pánico.
12	F012	seguridad/sugerencia	Si le existiera más seguridad para las unidades de Marilla se asegura que el 100% de los compañeros trabajaríamos por la noche y tendríamos más ingresos.
13	F013	seguridad/sugerencia	No tenemos seguridad en la Coca
14	F016	seguridad/sugerencia	Cada día le voy a bajar la seguridad mejor a medida, estamos expuestos todos los días.
15	F023	seguridad/sugerencia	Todo depende del señor conductor. Evitar los saltos y cuidarse.
16	F024	seguridad/sugerencia	En nuestro país actualmente se ha proliferado la delincuencia durante las 24 horas, cuando existen saltos un canal de denuncia en los autores, estamos protegidos.
17	F032	seguridad/sugerencia	No hay como defenderse del salto porque no hay como llevar armas.
18	F034	seguridad/sugerencia	La verdad es que queremos que los saltos se den en las zonas de control de tránsito y se pague el seguro de los saltos.
19	F035	seguridad/sugerencia	Le pedimos una pena a los que saltan sobre el tema. El salto es algo muy controlable en estas zonas si se pague el seguro de los saltos y se pague el seguro de los saltos.
20	F036	seguridad/sugerencia	Es muy importante la seguridad
21	F037	seguridad/sugerencia	El tipo de que los saltos se den por falta de trabajo por lo regular lo hace la juventud.
22	F041	seguridad/sugerencia	Que en este trabajo de los seguros de las unidades se pague el seguro de los saltos y se pague el seguro de los saltos.
23	F09	seguridad/sugerencia	El salto lo hago por falta de dinero. Necesitamos más personas que se den en los saltos y se den en los saltos.
24	J514	seguridad/sugerencia	Si le existiera más seguridad para las unidades de Marilla se asegura que el 100% de los compañeros trabajaríamos por la noche y tendríamos más ingresos.
25	J516	seguridad/sugerencia	No denuncié porque la justicia es ilegala para nosotros los taxistas. Que se establezca un canal para evitar más saltos solo para los taxistas sino también para la ciudadanía en general y gracias por preocuparse por la unidad de Marilla.
26	J524	seguridad/sugerencia	Que se le pague el alquiler que quedaba a la beza por el tiro de la beza entonces no lo voy a cesario. Le botó el pánico.
27	J527	seguridad/sugerencia	Si le existiera más seguridad para las unidades de Marilla se asegura que el 100% de los compañeros trabajaríamos por la noche y tendríamos más ingresos.

Resumen de los Comentarios Adicionales de la Encuesta

Cantidad	Peso (%)	Tipo de comentario
2	1%	Aclaración
7	3%	Opinión
1	0%	Opinión + sugerencia
5	2%	Policías + militares sugerencia
3	1%	Policía/aclaración
2	1%	Policía/corrupción
4	2%	Policía/opinión
40	19%	Policía/sugerencia
9	4%	Seguridad/aclaración
1	0%	Seguridad/corrupción
22	11%	Seguridad/opinión
14	7%	Seguridad/Policía
88	43%	Seguridad/sugerencia
6	3%	Sugerencia
3	1%	Tarifa/sugerencia
207		

ANEXO

NÓMINA DE COOPERATIVAS Y COMPAÑÍAS DE TAXIS DE LA PROVINCIA DE ORELLANA

Operadora	Nombres	Cargo	RUC	Nº Tel. Celular	Nº Tel. Oficina	Dirección Electrónica
Cooperativa Río Napo	Iván Castillo	Presidente	1590016930001	0997-913-768	062-880-169	cooprionapo1980@hotmail.com
	Fernando Vega	Gerente		098-671-5872		
Cooperativa Francisco de Orellana	José D Laya	Presidente	1590017333001	0985-755-112	062-880-973	cjuan607@yahoo.com
	Wilson Zúñiga	Gerente		0994-053-945		
Cooperativa Aca Libre	Vicente Ruales	Presidente	1590003863001	0993-392-971	062-881-964	cquinte1964@hotmail.com
	Carlos Quintero	Gerente		0993-401-976		
Cooperativa Amazonico	Gilbert Salazar	Presidente	1590017171001	0993-922-285	062-882-344	ghsalazar@hotmail.es
	Monica Baños	Gerente		0989-206-698		
Cooperativa Oya de los Sachas	Nerio Izquierdo	Presidente	1590016922001	0994-960455	062-899-515/6	ermelparedes@yahoo.com
	Ing. Washington Escoba	Gerente		0989-624438		
Cooperativa Vencedores 24 de Mayo	Eduardo Guzhnai	Presidente	1590017481001	0992-091-042	062-899-527	vencedore24@hotmail.com
	Ángel Vega	Gerente		0993-293206		
Compañía Consertagi	Misael Real	Presidente	2290311058001	0999-305-335	062-860-393	comsertagi_cia@hotmail.com
	Esperanza Bustamante	Gerente		0983-640-497		
Compañía Río Suno	Alberto Guerrero	Presidente	1590017414001	0983-640-163	062-893-405	ciarosuno@hotmail.com
	César Ortiz	Gerente		0993-839-240		
Compañía Reina de Loreto	Juan Pacheco	Presidente	1590017341001	0997-227-150	062-893-214	tanislaopacheco@hotmail.com
	Manolo Moyano	Gerente		0999-372-389		
Compañía Nuevos Horizontes	Raúl Studillo	Presidente	2290311112001	0993-872-801	062-899-467	romeroponce1980@hotmail.com
	Jofre Romero	Gerente		0994-910-375		
Compañía Rutas de la Sacha	Jhony Galarza	Presidente	2290311104001	0994-401-620	062-898-642	ciarutasacha@hotmail.com
	Alcivar Gavilán	Gerente		0981-949183		
Compañía Orellana	Victor Guamán	Presidente	1891707726001	0985-455-927	062-881-905	puerto_orellana2@hotmail.com
	Rosa Vicente	Gerente		0990-651-825		
Gremio Provincial						
Unión de Coop. de Transp. en Taxis de Orellana	Carlos Reino	Presidente		0990-682-378	062-880-794	reicarlos1971@hotmail.com
	Jeaneth	Asistente		0998-375-298		jeaneth-zimm-2009@hotmail.com

ESTADO DE RESULTADOS PROYECTADO

ANEXO 6

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Total quinquenio
INGRESOS						
Venta de Particiones	3,118,500	3,118,500	3,118,500	3,118,500	3,118,500	15,592,500
	unidades/año	8,910	8,910	8,910	8,910	44,550
GASTOS						
Honorarios Legales	3,600	3,806	4,025	4,255	4,499	20,186
Honorarios Contables	6,000	6,344	6,708	7,092	7,499	33,643
Salarios	80,400	85,010	89,883	95,037	100,486	450,815
Arriendos	30,000	31,720	33,539	35,461	37,495	168,215
Insumos	1,757,362	1,858,118	1,964,650	2,077,290	2,196,388	9,853,808
Seguridad	24,000	25,376	26,831	28,369	29,996	134,572
Total Gastos	1,901,362	2,010,374	2,125,635	2,247,505	2,376,362	10,661,238
GASTOS GENERALES						
Telefonía	960	1,015	1,073	1,135	1,200	5,383
Servicios de internet	1200	1,269	1,342	1,418	1,500	6,729
Varios*						-
Gastos comercialización	12,473.38	13,188.52	13,944.66	14,744.16	15,589.49	69,940
Gastos de mercadeo	3,563.82	3,768.15	3,984.19	4,212.62	4,454.14	19,983
Gastos de capacitación	3,563.82	3,768.15	3,984.19	4,212.62	4,454.14	19,983
Gastos de constitución	2,400.00	2,537.60	2,683.09	2,836.92	2,999.57	13,457
Depreciación	✓	-	-	-	-	-
Amortización	✓	-	-	-	-	-
Comisiones	✓	-	-	-	-	-
Interés						-
Investigación y Desarrollo	5000	5,287	5,590	5,910	6,249	28,036
Propiedad intelectual	12000					12,000
Total Gastos Generales ✓	41,161.03 ✓	30,833 ✓	32,601 ✓	34,470 ✓	36,446	175,510
UTILIDAD/PÉRDIDA ANTES DE IMPUESTOS	1,175,977	1,077,293	960,264	836,525	705,692	4,755,751
Impuestos	293,994	269,323	240,066	209,131	176,423	1,188,938
UTILIDAD/PÉRDIDA	881,982	807,970	720,198	627,394	529,269	3,566,813

PROPUESTA DE FLUJOGRAMA PARA PROMOVER LA CULTURA DE LA DENUNCIA DE EVENTOS VIOLENTOS REALIZADOS EN LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE (Taxis y Buses)

