



INSTITUTO TECNOLÓGICO SUPERIOR

“POLICÍA NACIONAL”

CARRERA: SEGURIDAD PÚBLICA

**“ESTUDIO DE SEGURIDAD PARA EL TRANSPORTE DE CARGA EN LA
RUTA QUITO-PAPALLACTA-BAEZA EN EL AÑO 2014”**

**TRABAJO DE GRADUACIÓN PRESENTADO PREVIO A LA OBTENCIÓN
DEL TÍTULO DE TECNÓLOGO EN SEGURIDAD PÚBLICA**

AUTOR: CHULCA INGA MAURICIO ANCELMO

DIRECTOR: ING. KARINA CARRIÓN

D.M. DE QUITO - 6 DE JULIO DE 2015

CERTIFICACIÓN

Trabajo de Graduación presentado previo a la Obtención del título de Tecnólogo en Seguridad Pública.

En mi calidad de Directora del trabajo de titulación, desarrollado por el señor **CHULCA INGA MAURICIO ANCELMO**, estudiante de la carrera de seguridad pública para optar por el título de **TECNÓLOGO EN SEGURIDAD PÚBLICA**, cuyo título es:

“ESTUDIO DE SEGURIDAD PARA EL TRANSPORTE DE CARGA EN LA RUTA QUITO-PAPALLACTA-BAEZA EN EL AÑO 2014”

Considero que el trabajo presentado reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la evaluación del jurado examinador que se designe.

En la ciudad D.M. de Quito 06 de julio de 2015

.....

Ing. Karina Carrión
DIRECTORA

REPÚBLICA DEL ECUADOR

POLICÍA NACIONAL

INSTITUTO SUPERIOR TECNOLÓGICO “POLICÍA NACIONAL”

REGISTRO INSTITUCIONAL No. 17-039P

“ESTUDIO DE SEGURIDAD PARA EL TRANSPORTE DE CARGA EN LA RUTA QUITO-PAPALLACTA-BAEZA EN EL AÑO 2014”

POR: CHULCA INGA MAURICIO ANCELMO

El presente Trabajo de Graduación de **TECNÓLOGO EN SEGURIDAD PÚBLICA**, luego de cumplir con todos los requisitos normativos, se aprueba, en nombre del Instituto Superior Tecnológico “Policía Nacional”, en la ciudad del D.M. de Quito, a los 6 días del mes de julio de 2015.

NOMBRE

.....

FIRMA

C.I.....

NOMBRE

.....

FIRMA

C.I.....

NOMBRE

FIRMA

C.I.....

AGRADECIMIENTO

Con trabajo, esmero y dedicación, he logrado culminar de forma satisfactoria el presente trabajo, expreso mi agradecimiento a todos quienes han contribuido para que pueda lograr mi objetivo, que Dios Todopoderoso como ser Supremo, premie su valiosa colaboración, lo que me ha permitido alcanzar un éxito más en mi vida profesional, a los docentes del ITSPN y especialmente a mi Directora de Tesis, Ing. Karina Carrión.

Gracias

DEDICATORIA

El presente trabajo, quiero dedicarlo al Ser Supremo Dios, quien ha sido siempre y en cada momento mi fortaleza, pues con él los éxitos verdaderos son los que se obtienen con sacrificio diario y en base a la continua preparación y superación.

De igual forma, dedico el presente trabajo con profundo amor y cariño a mis apreciados y abnegados Padres, quienes me han enseñado que el secreto del éxito es la honestidad,

A mi querida esposa y a mis dos bienes más preciados Ariel y Jostyn quienes a través de su amor han sido el pilar fundamental que me ha dado la fuerza para seguir adelante en la consecución de mis metas y objetivos aún en los momentos más difíciles.

Mauricio

DECLARACIÓN EXPRESA

LA RESPONSABILIDAD del contenido del presente trabajo de investigación de Graduación presentado a la obtención del título de Tecnólogo en seguridad publica me corresponde, y mediante la presente en forma voluntaria capaz ante la ley realizo una cesión exclusiva de todos los derechos al INSTITUTO TECNOLÓGICO SUPERIOR DE LA POLICÍA NACIONAL para que el presente trabajo forme parte del patrimonio intelectual del ISTEPN y lo utilice conforme sea conveniente

CHULCA INGA MAURICIO ANCELMO

C.C. 1716955255

RESUMEN

El trabajo de investigación en el marco contextual describe el problema que engloba el transporte de carga en la ruta Quito – Papallacta – Baeza; donde han sido víctimas de asaltos a la mercadería que transportan, accesorios de los camiones, los vehículos, entre otros; motivo fundamental para sustentar la tesis, identificando que estos problemas irradian a la sociedad, a la Institución Policial al gobierno.

En el primer capítulo se describe la importancia del transporte de carga en el Ecuador, la sustentación teórica, legal y conceptual; donde se detalla cómo nació el transporte, cual es la fundamentación científica; la normativa legal, plasmada en la Constitución y cuáles son las bases para elaborar una guía de seguridad.

En el segundo capítulo se desarrolla la investigación de campo a través de encuestas que permiten obtener la información directa de los señores choferes de camiones que a diario utilizan la ruta al Oriente y que han sufrido de asaltos en la vía, se tabula las encuestas y se presentan los resultados de investigación.

Con los resultados de la encuesta se desarrolla la propuesta que es una guía de seguridad para ser socializada a los conductores de transporte de carga, de igual manera se plantea la estrategia “camión seguro”; donde se manifiesta la instalación de cámaras de vigilancia satelital enlazadas con el ECU-911 y las Unidades de Policía del sector.

Palabras claves:

Asalto y robo,

Transporte de carga

Vía Pifo – Baeza

Medidas de seguridad

Desorganización

ABSTRACT

Research into the contextual framework describes the problem that encompasses cargo transportation on the route Quito - Papallacta - Baeza; where were the victims of assaults to the goods transported, accessories for trucks, vehicles, among others. main reason to support the thesis, identifying these problems to radiate to the society, the police institution to the Government.

The first chapter describes the importance of freight in Ecuador, the theoretical, conceptual and legal support; detailing how was born the transport, which is the scientific foundation; regulations legal, embodied in the Constitution and what is the basis for drawing up safety guidelines.

In the second chapter field research is developed through surveys that provide the direct information of SIRS truck drivers who daily use the route to the East and that they have suffered assaults on the road, is tabulated survey and research results are presented.

With the results of the survey develops the proposal which is a safety guide to be socialized to freight transport drivers, in the same way the strategy arises "safe truck"; where manifests the installation of surveillance cameras satellite linked with ECU-911 and the police units in the sector.

Key words:

Assault and robbery,

Cargo transportation

Via Pifo - Baeza

Security measures

Disorganization

ÍNDICE GENERAL DE CONTENIDOS

Tabla de contenido

INTRODUCCIÓN	1
MARCO CONTEXTUAL	2
Antecedentes.....	2
Problema	2
Objetivos de la Investigación	3
Objetivo General	3
Objetivos Específicos.....	4
Justificación del tema	4
CAPÍTULO I.....	5
1 MARCO TEÓRICO	5
1.1 Antecedentes Investigativos	5
1.2 Fundamentación Científica – Técnica.....	6
Situación actual del transporte de carga general por carretera en el Ecuador	8
La importancia de la industria automotriz.....	10
Modus Operandi de delincuentes	12
Objetivo del botón de seguridad.....	14
Actores.....	15
1.2 Marco Conceptual.....	19
Plan de Seguridad y Modernización de la Policía Nacional	21
1.3 Fundamentación Legal	24
CAPÍTULO II.....	26
2 METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	26
2.1. Fuentes de información	26
2.2 Diseño de la investigación	26
2.3 Métodos de investigación	29
2.3.1 Método Deductivo	30
2.3.2 Método Inductivo	30
2.4 Enfoque, modalidad y tipo de investigación.....	30
2.4.3 Tipo de investigación.....	31
2.5 Plan de muestreo.....	31
2.5.1 Población	31
2.5.2.1 La Encuesta	34
2.5.3.1 Encuesta a aplicar.....	35
2.6 Plan de procesamiento y análisis de datos.....	37
Tabulación e interpretación de encuestas	38
CAPÍTULO III.....	49

3. PROPUESTA	49
3.1 Tema.....	49
3.2 . Antecedentes de la propuesta.....	49
3.3. Justificación	50
3.4. Objetivos.....	51
3.4.1 Objetivo General	51
3.4.2 Objetivos Específicos.....	52
3.5. Descripción Técnica de la Propuesta	52
3.6 Orientación Técnica del Programa	52
3.7 Conformación del plan	53
Condiciones básicas para trabajar en participación comunitaria..	56
3.8 Botón de pánico	58
3.9 Capacitaciones	58
3.10 Cronograma:.....	59
3.11 Presupuesto.....	59
3.12 Conclusiones y Recomendaciones de la Propuesta.....	60
3.12.1 Conclusiones.....	60
3.12.2 Recomendaciones.....	60
Referencias Bibliográficas	61
Anexos	62

Índice de Tablas

Tabla 1	Medios de investigación	27
Tabla 2	Medios de investigación aplicados	29
Tabla 3	VARIABLES para la muestra	32
Tabla 4	Cálculo de la muestra	33
Tabla 5	Tiempo en el transporte	38
Tabla 6	Ha sufrido un asalto	39
Tabla 7	Bienes sustraídos	40
Tabla 8	Período del asalto	41
Tabla 9	Circulaba en caravana	42
Tabla 10	Asalto con violencia	43
Tabla 11	Sistemas de la Policía Nacional	44
Tabla 12	La Policía ha dado charlas de seguridad	45
Tabla 13	Medio informe de estrategias	46
Tabla 14	Efectividad de dispositivos	47
Tabla 15	Cuadro resumen de resultados	48

Índice de Figuras

Figura 1	Modus operandi	14
Figura 2	Mapa de la Y de Pifo, Ruta E35	32
Figura 3	Tiempo en el transporte	38
Figura 4	Ha sufrido un asalto	39
Figura 5	Bienes sustraídos	40
Figura 6	Período del asalto	41
Figura 7	Circulaba en caravana	42
Figura 8	Asalto con violencia	43
Figura 9	Sistemas de la Policía Nacional	44
Figura 10	La Policía ha dado charlas de seguridad	45
Figura 11	Medio informe de estrategias	46
Figura 12	Efectividad de dispositivos	47
Figura 13	Camión con dispositivo satelital	51
Figura 14	Mapa de la Parroquia de Papallacta	62
Figura 15	Cruce de la Y de Pifo a Baeza	62
Figura 16	Subida a Papallacta	63
Figura 17	Bajada a Baeza	63
Figura 18	Camión circulando desapacio	64
Figura 19	Desarrollo de la encuesta	64
Figura 20	Desarrollo de la encuesta	65
Figura 21	Desarrollo de la encuesta	65
Figura 22	Desarrollo de la encuesta	66
Figura 23	UPC de Papallacta	66

INTRODUCCIÓN

La inseguridad es uno de los problemas más graves por los que atraviesa el Ecuador, a diario en las noticias se informan de sucesos delictivos que mantiene preocupados a la ciudadanía y las autoridades están en constantes operativas para contrarrestar este fenómeno.

El traslado terrestre de las mercancías, productos, materia prima que necesita la colectividad, se lo realiza a través del transporte de carga, pero es un problema creciente la inseguridad en las vías, donde grupos delincuenciales operan atracando a este segmento del transporte. Las acciones de la Policía han permitido la desarticulación de algunas bandas, pero cada vez aparecen nuevas o se reagrupan, convirtiéndose en un modus operandi para los delincuentes.

La investigación se basa en el estudio al robo de vehículos de carga que utilizan la vía Quito – Papallacta – Baeza; sitio obligatorio que sirve de nexo entre la capital del Ecuador y el nor oriente, donde se han presentado un sin número de asaltos a los camioneros; consultar directamente a los conductores sobre el modus operandi de los delincuentes y como se siente frente a este ilícito y que medidas ha visto por parte de la policía para contrarrestar este mal, desarrollar encuestas y tabular estadísticamente para con los resultados de la investigación de campo y bibliográfica tener el sustento para elaborar una propuesta que viabilice la disminución de los robos al transporte pesado en la ruta descrita.

MARCO CONTEXTUAL

Antecedentes

Desde principios del siglo XX, donde se inició el transporte de carga y pasajeros, con la incorporación de los primeros vehículos, lo que permitió ser el motor fundamental para el desarrollo económico; es así que la tecnología, la construcción de las carreteras coadyuvo para el traslado de los productos de las regiones del Ecuador.

A partir de mediados y finales del siglo XX, creció el parque automotor, la construcción y mejoramiento de carreteras importantes como la Aloag – Santo Domingo; la Baeza – Lago Agrio, entre otras; fueron la base del desarrollo del sector agrícola, ganadero, petrolero, industrial, comercial; pero con el caminar del tiempo, este sector de la economía, también comenzaron a formar grupos delincuenciales que vieron como oportunidad el robo a los camiones que transportaban los productos y que no tenían estrategias de seguridad y la presencia de la Policía Nacional era incipiente.

Desde ahí es donde se comienza a desarrollar estrategias de seguridad como guardias privados, viajes programados, tecnología de vigilancia satelital, pólizas de seguros para camiones y carga, mayor presencia policial, entre otros. Sin embargo todas estas acciones persiste los actos delincuenciales de asalto y robo que mantiene en zozobra al sector de transporte de carga.

Problema

La vía Quito – Papallacta - Baeza, es el nexo entre la sierra y el oriente; “es la carretera de mayor importancia por la cual circulan diariamente alrededor de 50.000 vehículos” (González, 2012).

Viajar por turismo, por trabajo, por asuntos personales, por negocios entre la sierra y el oriente es el común denominador por el cual miles de personas circulan con sus vehículos por esta vía, que dinamiza la economía y

desarrollo socio-económico del Ecuador. Siendo el principal ingreso las exportaciones petroleras y el petróleo se extrae mayoritariamente en las provincias de Sucumbíos, Orellana, Napo, Pastaza; donde los insumos como: llantas, repuestos, aceites, filtros, equipos informáticos, tecnológicos, alimentos, e incluso los vehículos, entre otros; se envían desde Quito por medio de camiones que se abastecen en los diferentes puntos de la ciudad en el día y proyectan su viaje en la noche hacia cualquier punto del Oriente y de forma obligatoria utilizan la ruta Papallacta – Baeza.

Con el establecimiento del COIP que tipifica delitos de robo, asalto, abigeato, entre otros con penas privativas de la libertad con muchos años de reclusión, se podría decir que son argumentos para que los asaltos a camiones disminuyan, pero persisten estos actos negativos, como lo manifiesta los informes de la Policía de carretera en la vía.

Según Castillo; “ La falta de campañas de prevención y socialización sobre la seguridad ciudadana en la carretera para precautelar la vida del conductor y acompañantes, los vehículos, los bienes transportados es prioridad para desarrollar una investigación que conlleve a identificar las causas por las que se llevan a efecto los asaltos que permita establecer una guía para quienes utilicen esta ruta (Castillo, 2010, pág. 27).

Objetivos de la Investigación

Objetivo General

Realizar un estudio de seguridad en la ruta Quito – Papallacta – Baeza en el segundo semestre del año 2014, por medio de la investigación bibliográfica y de campo, para disminuir los asaltos a los medios de transporte de carga que utilizan esta ruta.

Objetivos Específicos

- Elaborar la investigación bibliográfica y legal del robo a vehículos de carga en la ruta Quito – Papallacta – Baeza, por medio de la obtención de datos secundarios para la sustentación teórica y legal.
- Desarrollar la investigación de campo, por medio de encuestas, para determinar el modus operandi de los delincuentes y las afectaciones a los ciudadanos.
- Desarrollar medidas estratégicas de acuerdo al análisis de fortalezas y debilidades, para disminuir el robo al transporte de carga y las pérdidas a los transportistas.

Justificación del tema

El transporte en nuestro país incide en todos los sectores de la sociedad y áreas de la economía, ya que el bienestar económico y social de toda la población depende en gran medida de la eficiencia y la reducción de los costos de estos sistemas, de tal manera que cuando existe una alza al precio de los combustibles los valores de los bienes y servicios se elevan, medida que no ha sido considerada en el gobierno actual, el cual ha optado por los subsidios a los transportistas.

Los dueños de vehículos de carga han adquirido nuevas unidades, en vista que la demanda se ha incrementado y más aún por el crecimiento que conllevan los diferentes sectores económicos. En un gran porcentaje los insumos para el sector petrolero y demás son transportados por la ruta Papallacta – Baeza, que por una falta de organización entre transportistas, se han convertido en presas fáciles para los delincuentes, quienes se aprovechan de la lentitud con la que circula un camión y que en su gran mayoría no tienen resguardo armado.

CAPÍTULO I

1 MARCO TEÓRICO

1.1 Antecedentes Investigativos

El robo de vehículos en las carreteras al oriente ecuatoriano por la carretera a Papallacta es uno de los delitos a los que la Policía no logra aún poner freno. La extensión de las vías, la falta de personal para cubrir todas las zonas y la movilidad de la delincuencia son factores influyentes.

“Los operativos logran la captura de sujetos, pertenecientes a bandas que se dedicaba al robo de vehículos pesados en las carreteras de la provincia de Pichincha y Napo, en especial en las vías que unen al Oriente, Pifo, Papallacta, Cuyuja, Baeza” (Tapia, 2012, pág. 23).

La policía explica que una de las causas de que se continúen dando los robos es que los delincuentes conocen muy bien el movimiento de los vehículos de los que se van a apoderar ya que en ciertas ocasiones tienen personas allegadas a los choferes que les proporcionan información.

La extensión de las carreteras también se convierte en uno de los factores que limita el grado de acción policial pues los delincuentes no siempre roban en los mismos lugares sino que aprovechan los tramos en los que no hay controles para poder cometer sus fechorías.

Los cambios de la sociedad, la evolución de las familias y su composición fruto de la migración, fenómenos naturales, problemas económicos, filosofía de los gobernantes; deriva en movimientos de los grupos sociales, del sistema por el cual se enfoca la convivencia. De igual manera como las fuerzas productivas y sociales honradas de la sociedad han desarrollado y cambiado los grupos delincuenciales en su composición y su accionar; por lo que los acontecimientos han suscitado de maneras distintas pero con efectos similares, la inseguridad.

Durante mucho tiempo, las teorías criminológicas han parecido poco útiles a quienes tienen que tratar con delincuentes en el mundo real. Esta falta de relevancia tiene su origen, en parte, en la atribución de las causas del delito a factores distantes tales como las prácticas educativas en la infancia, la configuración genética y los procesos psicológicos o sociales. Tales factores se encuentran, en general, fuera del alcance de la práctica diaria y su combinación resulta extremadamente complicada para quienes desean entender el delito, más aún si pretenden hacer alguna cosa al respecto.

1.2 Fundamentación Científica – Técnica

Los medios de transporte han tenido su evolución desde el invento de la rueda, donde permitió transportar los materiales y personas con mayor agilidad que de manera rudimentaria por medio de la gente. Con el avance de la tecnología los grandes descubrimientos conllevaron que la tecnología innovara constantemente los sistemas de transporte por lo cual tenemos grandes medios como: el transporte terrestre, marítimo, aéreo.

Los productos y servicios han tenido que ser movilizados de las fuentes de producción a las de consumo, las materias primas, los productos terminados, los materiales, partes y piezas, maquinaria, entre otros. Significando el motor principal del desarrollo de la sociedad.

En la actualidad el transporte ha acercado al comercio nacional e internacional; pudiendo en corto tiempo utilizar productos de cualquier parte del mundo.

El Ecuador por su geografía, esta dividido por la cordillera de los andes y es en “El gobierno del general Eloy Alfaro a inicios del siglo XX que se construye el ferrocarril que une la costa con la sierra” (Martinez, 2012), logrando que los productos de las regiones puedan ser comercializadas directamente y eficientemente.

El transporte por ferrocarril permite disponer de una vía privativa y rápida, transportar grandes cantidades de mercancía de una manera segura y regular. El principal descubrimiento de la época fue la fuerza motriz capaz de mover las máquinas, más la máquina de vapor inventada por James Watt en 1779 (el verdadero impulsor de la revolución industrial), llevarían a la construcción del barco de vapor. En la tercera década del mismo siglo, Jorge Stephenson aplica la máquina de vapor al transporte terrestre y aparece la locomotora, y paulatinamente aparecen nuevos inventos que permiten a los humanos movilizarse de una manera más eficaz. A finales del siglo XIX se inventa el motor de combustión interna y revolucionando el transporte en el mundo.

En esta misma época cambió el modo de producción convirtiéndose en una estructura histórica global donde se integran las capacidades y los recursos naturales, técnicos y humanos, en el cual se dispone una sociedad que genera diversos modos de vida.

Las fuerzas productivas son aquellos medios materiales y humanos que sirven para producir, incluyendo todos los medios e instrumentos de producción que disponen una sociedad y el proceso mediante el cual los seres humanos procesan la naturaleza y satisfacen necesidades. Es así como la sociedad convierte la producción de automóviles en una necesidad.

Situación actual del transporte de carga general por carretera en el Ecuador

En los últimos años el Ecuador se ha caracterizado por su inestabilidad política, dando lugar a una serie de cambios económicos que repercuten en todos los sectores de la población y dentro de estos, el transporte de carga pesada, no es la excepción.

Un buen Sistema de Transporte es fundamental para el desarrollo de las ciudades, contribuye a mejorar la productividad de sus Organizaciones y la calidad de vida de sus habitantes. Debe fundamentarse en las aspiraciones y expectativas del elemento que es básico en cualquier Organización.

El transporte de carga terrestre sirve para el traslado de insumos y productos a nivel nacional, su importancia en la economía ecuatoriana se manifiesta por un papel preponderante dentro de la infraestructura socio-económica del país.

El transporte pesado es un verdadero mercado de trabajo en el que interactúan choferes, ayudantes, estibadores, despachadores, mecánicos, vendedores de repuestos entre otros, para unir esfuerzos y prestar servicios de traslado de miles de toneladas de todo tipo de mercadería cada día.

Es por esto que a este sector se lo debería tomar más en cuenta, pero lamentablemente la administración pública por la disgregación de sus dependencias, la politización en sus decisiones, y la falta de una política de Estado en materia de transporte, ha manejado al sector en muy mala forma.

La infraestructura del transporte es confusa padeciendo de aspectos negativos tales como, la pésima manutención lógicamente redundante, derrochadora de recursos y globalmente ineficiente.

Hay que tener en cuenta que un gran porcentaje de los transportistas se vieron afectados, en la reposición de sus unidades, ya que el financiamiento al que tuvieron que acceder en la compra de las mismas, lo contrataron en dólares cuando el sucre aún tenía un valor comercial significativo, en relación al dólar y el tipo de cambio era favorable para la adquisición de estas unidades en moneda extranjera siendo directamente perjudicados por los diversos ajustes devaluatorios que cada Gobierno efectuó en estos últimos años.

Adicionalmente a este problema el Ecuador ha mantenido una relación tradicionalmente dependiente de los hidrocarburos, dado que sus productos derivados son utilizados como materia prima por este sector. El incremento de precios de los combustibles, traen como consecuencia reajustes periódicos de los mismos, causando fuertes impactos económicos en las familias empresariales de este sector.

Estructuralmente el sector del transporte por carretera en el Ecuador está representado por empresas, que en su mayoría son cooperativas, con una administración empírica, que muestran falencias en su estructura empresarial, con vacíos en su proceso de administración, dejando en el estado actual mucho que desear en la prestación del servicio, frente a las necesidades del país.

El transporte de carga pesada ecuatoriana, a criterio de Jorge Mantilla, experto en el tema, le aquejan los siguientes problemas:

- Falta de coordinación entre subsectores;
- Graves conflictos de intereses entre las autoridades y los operadores;
- y,
- Deficiencias generalizadas a todo nivel en la provisión del servicio.

En cuanto a la infraestructura vial podemos señalar que la La vía Quito - Baeza es la arteria principal y primaria más importante, que une la capital con el norte y centro del oriente ecuatoriano su diseño corresponde a los años setenta; modificado en la última década y

regularmente mantenida, en cambio la red secundaria ofrece un regular servicio pero tiene un grave problema de mantenimiento; y la red terciaria cuyo servicio es deficiente por su cobertura y calidad de mantenimiento que impiden su normal uso especialmente en la época invernal.

La importancia de la industria automotriz

De esta forma fue como los autos y los camiones se volvieron una parte fundamental para nuestros días. La industria automotriz se volvió más importante. En este siglo múltiples veces ya ha cambiado la forma de ver y hacer las cosas, ya que dicta la manera en que trabajamos, compramos, vendemos, como pensar y la manera de vivir. Después de la primera guerra mundial, Henry Ford y General Motors (Alfred Sloan) cambiaron el tipo de manufactura y producción que lideraban los europeos a un tipo de producción masiva, la cual colocaría a Estados Unidos como país dominante en la economía global.

La argumentación que “la ocasión hace al ladrón” es mucho más que un antiguo dicho, y que tiene importantes implicaciones para la política y práctica policiales.

El comportamiento individual es producto de una interacción entre la persona y el entorno físico. La mayoría de las teorías criminológicas solamente prestan atención al primer aspecto y se plantean por qué ciertos individuos pueden tener una mayor o menor inclinación delictiva. Con ello se deja de lado el aspecto, consistente en las características relevantes de cada escenario que ayudan a convertir las inclinaciones delictivas en acción.

Esta preocupación por las inclinaciones delictivas ha dado lugar a una imagen incompleta de las causas del delito, si bien se está corrigiendo en recientes trabajos de criminólogos ambientales que muestran cómo ciertos escenarios físicos proporcionan muchas más oportunidades delictivas que otros. Sin embargo, los críticos a menudo

infravaloran las oportunidades o tentaciones como causas reales del delito.

Se muestra por qué esto es erróneo que no puede darse delito alguno sin las oportunidades físicas para llevarlo a cabo.

Las oportunidades delictivas son condiciones necesarias para que el delito suceda, cosa que las convierte en causas en un sentido fuerte de la palabra. Muchas personas provenientes de hogares rotos o desatendidos no han cometido nunca crímenes mientras que, simultáneamente, otras personas de buenas familias en circunstancias cómodas se han convertido en activos delincuentes (Franco, Inseguridad en el Transporte, 2012, pág. 76)

“Garantizar la seguridad pública no es posible sin el aporte de la comunidad” (Rios, 2010, pág. 32). El exceso de confianza considerado como “suicida ” define el perfil del hombre rutinario: una persona que entra y sale de casa a la misma hora, va por los mismos lugares, no conoce nada de normas de seguridad y piensa que la próxima víctima puede ser otro menos él. Son los rasgos que describen al ciudadano que no ha cambiado de actitud, pese a que las características de la delincuencia son otras: es más especializada, más tecnificada y más violenta.

La delincuencia de hoy es más violenta y agresiva: no solo roba sino que asesina a sangre fría. Se ha vuelto astuta e inteligente, porque se ha ingeniado nuevos mecanismos para delinquir. Poseen tecnología de punta, armamento y equipos de comunicación.

Es por eso que la teoría del patrón delictivo presta tanta atención a la distribución geográfica del delito y al ritmo de actividad diaria. Ello genera, por ejemplo, mapas del delito según las horas del día y los días de la semana, y permite relacionar el delito con los flujos de personas de camino al trabajo, la salida de los centros educativos, las paradas de servicio público, el viaje dentro de un transporte público, el cierre de los

bares o cualquier otro proceso que mueva personas y a lo largo de rutas.

La teoría del patrón delictivo, los límites, se refiere a los confines de las áreas donde la gente habita, trabaja, compra o busca entretenimiento. Algunos delitos, tales como ataques racistas, hurtos en comercios, asaltos a vehículos y atracos callejeros, es más probable que ocurran en lugares de poco tránsito, desolados o en horarios nocturnos.

La distinción entre “propios” y “extraños” ayuda a subrayar la importancia de los límites, dado que los propios normalmente cometen delitos más cerca de su vecindario, mientras que los extraños consideran más seguro delinquir en los límites y, a continuación, retirarse a sus áreas. Y, cosa más importante, los teóricos del patrón delictivo y otros criminólogos ambientales han demostrado que el diseño y la administración de las poblaciones, ciudades y áreas comerciales pueden producir importantes cambios en los índices de criminalidad

Las pandillas juveniles son, quizá, la primera forma de organización delictiva. Allí es donde se forman los futuros violadores de las leyes penales.

Se debe mencionar además que en la actualidad los delitos se cometen con asesinatos y se causa daño a la integridad de las personas, aun cuando éstas reaccionan pasivamente frente las amenazas.

Así mismo se presenta la concurrencia en el cometimiento de delitos ya que en las denuncias de asaltos a camioneros no solo se llevaron el dinero sino que se desvalijan a la víctima, se robaron los camiones.

Modus Operando de delincuentes

Los agentes determinaron el modus operandi de la banda que consistía en ubicarse por una guarda raya o camino vecinal adjunto a la vía principal, estar en grupo de por lo menos 4 delincuentes en una camioneta, se ubican dentro del vehículo dos personas, una que conduce

y el otro como pasajero; los dos restantes se ubican en el balde de la camioneta; todos fuertemente armados.

Actúan por lo general en la noche y madrugada en horarios entre las 22:00 pm y 03:00 am, a camiones con cajón y especialmente a furgones; vehículos nuevos que circulan despacio. Cuando identifican su víctima los rebasan realizando disparos al vehículo y al aire hasta que se detenga; una vez que el camión detiene la marcha el delincuente que está dentro del vehículo se baja junto con otro que está en el balde e ingresan a la cabina del camión, proceden a desplazarlo violentamente y continúan conduciendo; en ese lapsus interrogan al conductor sobre el contenido de la carga, se detienen más adelante y verifican lo dicho por el conductor; si resulta una carga cotizada como llantas, aparatos electrónicos, u otros de valor para los delincuentes; estos se desvían por unas guarda rayas donde tienen ubicado sus centros de operaciones, trasbordan la carga y como saben que los vehículos en su mayoría tienen rastreo satelital abandonan el camión en otro lugar distante robándose accesorios del vehículo.

Los delincuentes se aprovechan de la tecnología para comunicarse y poder cometer el acto delictivo en partes de la vía que no existe control o está desabitada; De igual forma encuentran cómplices entre los estibadores o personas que laboran dentro de la institución para conseguir información importante como la ruta de viaje, la mercadería que transportan, quienes viajan, si esta con seguro satelital o escolta armada, entre otros. Esta información la usan los delincuentes y permite que sus asaltos se realicen con mayor efectividad.



Figura 1: Modus Operando

Fuente: Diario La Hora (2014), Pág. A5

Elaborado por: Mauricio Chulca

Objetivo del botón de seguridad

La Policía Nacional presta el servicio del programa de botón de seguridad especialmente en las unidades de transporte público, con el objetivo que las personas conozcan la función que tiene el botón de seguridad instalados en el interior del transporte público, taxis y buses. Este servicio es para auxiliar a las víctimas de robo, ya sean los conductores o pasajeros del transporte (Cárdenas J. , 2012, pág. 121).

El transporte es un área estratégica para el crecimiento de la industria. En este sentido, la incorporación de tecnología permite aumentar la productividad y competitividad de las empresas, ya que

facilita la toma de decisiones confiables y en tiempo real; y de esta manera se garantiza la optimización de resultados.

El traslado de la producción de todos los bienes que se producen en el país es muy grande, esto tiene un impacto directo en las empresas que se dedican a transportarlos. Al ser cada vez más las exigencias, contar con la tecnología adecuada para satisfacerlas se vuelve prácticamente una obligación si se quiere mantener la competitividad y la rentabilidad del negocio.

Actores

En el texto (Jerez, 2013). En el campo de la inseguridad en el transporte y concretamente en la modalidad delictiva de la piratería terrestre intervienen varios actores en las diferentes etapas de la comisión de este delito: antes, durante y después; que comprenden actividades tales como falsificación de documentos, tráfico de autopartes y de mercancías robadas, sobornos, alteración de estadísticas y bases de datos, robo de información, etc. Dichos actores pueden agruparse entre quienes planean el hurto, quienes suministran información a los delincuentes, quienes se apoderan del automotor y/o las mercancías, quienes los transportan, quienes los desarman o alteran sus características, quienes venden las mercancías y/o las partes o repuestos del automotor y por último, quienes compran lo hurtado.

Como puede apreciarse, se forman unas redes de actividades y agentes bastante complejas donde intervienen los más insólitos actores, incluyendo a miembros de organismos estatales; los cuales podrían clasificarse en: piratas, reducidos, distribuidores y otros actores.

A los delincuentes que asaltan a los medios de transporte pesado se identifican como piratas, y son aquellos antisociales que se dedican a esta actividad de manera regular que roban toda la mercancía

transportada, pero teniendo particularidad que el producto de sus asaltos lo ingresan al mercado ilegal.

Los reducidos son aquellos que se dedican al robo y comercialización por partes de la mercadería.

Otros actores

Segun (Calero, 2009), aquí se incluye a quienes planean el delito, o sea sus autores intelectuales, que pueden o no ser los mismos piratas; los delincuentes informáticos, quienes logran acceso a los medios magnéticos para robar información con destino a los delincuentes; quienes suministran cualquier otro tipo de información; los falsificadores de documentos; los compradores conscientes de lo robado, que se benefician con los bajos costos de estos elementos; los agentes estatales que se dejan sobornar por los delincuentes; y quienes directa o indirectamente intervienen en la comisión de este delito en sus diferentes etapas.

Modalidades

Dentro de las modalidades de piratería terrestre o actos inseguros contra el transporte destacamos las siguientes:

Atraco. “Los delincuentes interceptan violentamente el automotor para abordarlo, utilizando diferentes tipos de obstáculos o señuelos, reducen a la impotencia a sus ocupantes y se apoderan de la carga transportada” (López, 2008, pág. 67).

Gemeleo. “Consiste en la modificación de un vehículo conocido de similares características afiliado a una empresa de transporte, falsificando su documentación y características para apoderarse y transportar la carga del vehículo original, sin despertar sospechas” (López, 2008, pág. 68).

Saqueo. “Se sucede cuando el conductor deja el vehículo en un parqueadero; los delincuentes, generalmente con la complicidad del vigilante o celador, se apoderan de parte de la carga, tratando de no dejar huellas del hecho” (Suárez, 2008, pág. 253).

Autosaqueo. El conductor hurta parte de la mercancía, fingiendo haber sido víctima de un saqueo por parte de delincuentes.

Autorrobo. El conductor se apodera de la mercancía, fingiendo haber sido víctima de un atraco en carretera.

Descuelgue. Esta modalidad es utilizada en sitios que por su topografía o pésimo estado de la vía, obliga a los conductores a disminuir ostensiblemente la velocidad, situación que es aprovechada por los delincuentes para abordar el vehículo por la parte trasera y arrojar la carga a lado y lado de la carretera, para recogerla posteriormente (Suárez, 2008, pág. 256).

Cambio de mercancía. Consiste en sustituir la carga original por otra, con apariencia y peso similares, pero de menor calidad y valor.

Falso accidente. Según (Franco, inseguridad en el transporte, 2012), tiene similitud con el autoatracó, ya que el conductor se apodera de la mercancía y luego devuelve el vehículo manifestando que fue víctima de un accidente y debido a ello le hurtaron la carga que transportaba.

Falsificación de documentos. Los delincuentes utilizando documentos falsos tanto personales como del vehículo, se presentan a una empresa transportadora solicitando cargar mercancías para llevarla a otra ciudad o lugar, apoderándose en esta forma de ellas.

Suplantación de autoridad. Es una de las modalidades que más emplean los delincuentes y consiste en que éstos, haciéndose pasar por autoridades del tránsito, DAS o Policía y empleando prendas, brazaletes y documentos iguales o similares a los empleados por estos organismos del Estado, instalan un retén y detienen el vehículo para una supuesta

revisión de documentos y de la carga, circunstancia que aprovechan para intimidar al conductor y hurtarse las mercancías y/o el automotor.

Empleo de autoridad. Las organizaciones delincuenciales contactan miembros de organismos estatales para cometer el hurto; éstos portando las prendas y elementos del servicio interceptan los vehículos de carga ya escogidos, aduciendo haber cometido una infracción o transportar estupefacientes, situación que aprovechan los delincuentes para reducir mediante la amenaza de armas o sustancias sicotrópicas conductor y apoderarse de las mercancías (Tapia S. , 2005, pág. 45).

Señuelos. En el texto (Benavides, 2010), esta modalidad es muy variada, ya que los delincuentes para hurtar mercancías en tránsito y/o los vehículos transportadores, acuden a gran cantidad de trucos para detener la marcha de los automotores y en combinación con otra de las modalidades descritas, cometer este ilícito. Algunos de los señuelos son: otro vehículo atravesado sobre la vía, un vehículo varado cuyos ocupantes piden ayuda, una dama elegante, prostitutas, o un montículo sobre la vía, etc.

Contaminación de carga. Tal vez la de mayor trascendencia en la actualidad tanto para las empresas transportistas como exportadoras, cual es contaminar la carga de exportación con drogas o dineros ilícitos.

Quema de vehículos. Es tal vez uno de las más contundentes acciones de los GAI, pues buscan crear zozobra, terror entre los transportistas, y abrir las puertas a un posterior ilícito como es la extorsión. Al gobierno y a la comunidad en general envían un mensaje de poder y acorralamiento de sus políticas de seguridad. (Otáñez, 2002, pág. 43).

Paros Camioneros, con el fin de presionar al gobierno central de tomar determinada actitud que los favorezcan, los transportistas proponen una

serie de paros nacionales y bloquean las principales corredores viales de tránsito de mercancía.

1.2 Marco Conceptual

Robo. El robo es un delito contra el patrimonio, “consistente en el apoderamiento de bienes ajenos, con la intención de lucrarse, empleando para ello fuerza en las cosas o bien violencia o intimidación en la persona” (Naranjo, 2008, pág. 56). Son precisamente estas dos modalidades de ejecución de la conducta las que la diferencia del hurto, que exige Únicamente el acto de apoderamiento.

Delitos de mayor impacto social

Denominados de esta manera por la reacción que generan en todos los órdenes, el grado de violencia, las pérdidas económicas y la capacidad de afectar a un número elevado de la población, así como por el daño que ocasiona a la integridad física, psicológica y económica de los ciudadanos (Castillo, 2010, pág. 76).

Extorsión

“Consiste en intimidar a una persona a hacer, tolerar u omitir alguna cosa, con el propósito de obtener provecho ilícito para si o para un tercero” (Játiva, 2009, pág. 112).

Robo de vehículos

“Es el despojar de un vehículo a una persona, mediante la utilización de diferentes tipos de modalidades, para su posterior comercialización ya sea en su totalidad o por piezas para ser vendido como autopartes” (Ordoñez, 2012, pág. 29).

Piratería terrestre

Actividad delictiva encaminada al hurto, de vehículos transportadores de carga o pasajeros, mediante la utilización de diferentes

maniobras definidas como punibles por la ley penal vigente y que se realizan, ya sea durante el desplazamiento de los automotores o cuando se encuentran estacionados en algún lugar (de origen o de destino). Los hechos de piratería terrestre pueden ocurrir en lugares urbanos o rurales. (Luzuriaga, 2003, pág. 175).

Terrorismo

El que provoque o mantenga en estado de zozobra o terror a la población o a un sector de ella, mediante actos que pongan en peligro la vida, la integridad física o la libertad de las personas, o las edificaciones, o medios de comunicación, transporte, procesamiento o conducción de fluidos o fuerzas motrices, valiéndose de medios capaces de causar estragos. (Pereira, 2006, pág. 87).

Inseguridad. “Se considera a lo que no es seguro, puede ser la falta de medidas, de disposiciones que aumenten la ocasión de un evento peligroso; o en el caso de la falta de prevención” (Solis, 2010, pág. 76).

Vulnerabilidad. Es la cualidad de vulnerable (que es susceptible de ser lastimado o herido ya sea física o moralmente). El concepto puede aplicarse a una persona o a un grupo social según su capacidad para prevenir, resistir y sobreponerse de un impacto. “Las personas vulnerables son aquellas que, por distintos motivos, no tienen desarrollada esta capacidad y que, por lo tanto, se encuentran en situación de riesgo” (Fuentes, 2001, pág. 77).

Amenaza. Es entendida como el anuncio de que algo malo o peligroso puede suceder. “Una amenaza puede ser un producto tóxico que se cierne como amenaza sobre aquel que lo usa” (Bolaños, 2007, pág. 145). Como también puede serlo un fenómeno natural que se avecina a una región y que aparece como amenaza hacia el bienestar o comodidad de la misma.

Peligro. “Es una situación que se caracteriza por la viabilidad de ocurrencia de un incidente potencialmente dañino, es decir, un suceso apto para crear daño sobre bienes jurídicos protegidos” (Cifuentes, 1998, pág. 62). El peligro es real cuando existe aquí y ahora, y es potencial cuando el peligro ahora no existe, pero sabemos que puede existir a corto, medio, o largo plazo, dependiendo de la naturaleza de las causas que crean peligro.

Violencia. Es el tipo de interacción humana que se manifiesta en aquellas conductas o situaciones que, de forma deliberada, aprendida o imitada, provocan o amenazan con hacer un daño o sometimiento grave (físico, sexual o psicológico) a un individuo o una colectividad; o los afectan de tal manera que limitan sus potencialidades presentes o las futuras. (Travez, 2007, pág. 21).

Estrategia. “Son las actividades, tareas, acciones que se desarrollan para conseguir un objetivo de forma eficiente y eficaz; aplicada en todas las áreas: civil, policial, militar, empresarial, política” (Castro, 1998, pág. 73).

Plan de Seguridad y Modernización de la Policía Nacional

El Plan de Seguridad y Modernización de la Policía Nacional busca fortalecer y modernizar una Policía Nacional Nacional estatal de carácter civil, armada y técnica, de gran nivel profesional y altamente especializada. Se busca también fortalecer la seguridad ciudadana comprendida como “el derecho de los ciudadanos y ciudadanas de vivir en un entorno que garantice la convivencia democrática y armónica, generado por sistemas efectivos de justicia, rehabilitación social y orden público, que se enfocan en la prevención, información, participación y corresponsabilidad” (Aguirre, 2013, pág. 48).

Los objetivos del Plan de Seguridad Ciudadana y Modernización de la Policía Nacional son:

- Reducir la percepción y los niveles reales de inseguridad.
- Reducir la violencia, criminalidad y el temor que éstas provocan.
- Reducir la percepción de inseguridad.
- Garantizar el debido proceso, los derechos humanos y el acceso a justicia.
- Mejorar los servicios públicos e incrementar la confianza en la institución.
- Recuperar y utilizar el espacio público como derecho.
- Involucrar a la sociedad en todos los momentos.

Las principales características del plan son:

Integración

“Crear un sistema que articule a la Policía Nacional, el sector judicial, los sistemas de rehabilitación social y otras instituciones locales y nacionales” (Orbe, 2002, pág. 77).

Corresponsabilidad

“Para que los ciudadanos no sólo exijan del Estado el cumplimiento de sus obligaciones, sino que también asuman responsabilidades frente a la gestión de lo público” (Benavides, 2010, pág. 99).

Transparencia

Según (Ochoa, 2008), en todos los niveles de gestión y frente a la ciudadanía, para lo cual se requiere construir un diálogo constante, donde se informe de manera continua sobre el manejo de los recursos, los criterios que sustentan las decisiones y la conducta por cada una de las instancias y funcionarios encargados.

Prevención

“Priorizando la disminución de vulnerabilidad y riesgos, con la utilización participativa de espacios públicos y cambio del imaginario social, tanto de la Policía Nacional como de la percepción de seguridad en cada espacio” (Calero, 2009, pág. 22).

Participación

Solicitando la colaboración de todos los niveles de Policía Nacional, de instancias gubernamentales locales y nacionales, y, principalmente, de la sociedad civil a lo largo del proceso de cambio y modernización.

Ciudadanización

“Tanto de la identidad de las instituciones encargadas del orden público como de los procesos que se encuentran militarizados en la actualidad” (Terán, 2008, pág. 89).

Desprivatización de los servicios de seguridad

La participación privada en la seguridad debe ser ejercida bajo regulación estatal con sujeción a las normas establecidas por la Policía Nacional.

Priorización y Territorialización

Dado que la realidad es compleja y diferente según cada región, el plan prioriza las zonas más conflictivas sin descuidar su implementación en el territorio a nivel nacional.

Resultados medibles y sostenibilidad

El plan está diseñado de manera que en cada uno de los proyectos, programas y actividades existan los adecuados objetivos, metas e

indicadores que permitan evaluar tanto la gestión como los resultados e impactos en la población y el territorio.

1.3 Fundamentación Legal

En la Ley de Seguridad Pública y del Estado Ecuatoriano, se habla de seguridad integral, pública, ciudadana y orden público. La seguridad integral será entendida como la totalidad de lo que se tratará como seguridad en nuestro país; es decir la seguridad del Estado (territorial, soberanía y de las instituciones del Estado) y la de sus habitantes (seguridad pública y ciudadana).

La presente ley tiene por objeto regular la seguridad integral del Estado democrático de derechos y justicia de todos los habitantes del Ecuador, garantizando el orden público, la convivencia, la paz y el buen vivir, en el marco de sus derechos y deberes como personas naturales y jurídicas, comunidades, pueblos, nacionalidades y colectivos, asegurando la defensa nacional, previniendo los riesgos y amenazas de todo orden, a través del Sistema de Seguridad Pública y del Estado.

El Estado protegerá a las ecuatorianas y a los ecuatorianos que residan o estén domiciliados en el exterior, conforme lo previsto en la Ley de la Constitución de la República y los tratados internacionales. (Constitución, 2008).

Artículo 264. La constitución de la República del Ecuador numeral 6 establece como exclusiva de los gobiernos municipales: “Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”

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 éstas políticas se encargará a órganos especializados en los diferentes niveles de gobierno”.

(Ley de Seguridad Pública y del Estado)

Es el cuerpo legal que de manera más específica establece los ámbitos, niveles de control y de regulación en materia de la seguridad. Según la Ley de Seguridad Pública y del Estado, la prevención y la protección de la convivencia y seguridad ciudadana, corresponde a todas las entidades del Estado.

(Seguridad Ciudadana)

Artículo 23. La seguridad ciudadana es una política de Estado, destinada a fortalecer y modernizar los mecanismos necesarios para garantizar los derechos humanos, en especial el derecho a una vida libre de violencia y criminalidad, la disminución de los niveles de delincuencia, la protección de víctimas y el mejoramiento de la calidad de vida de todos los habitantes del Ecuador.

(Código Organico Integral Penal)

Artículo 189. “La persona que mediante amenazas o violencias sustraiga o se apodere de cosa mueble ajena, sea que la violencia tenga lugar antes del acto para facilitararlo, en el momento de cometerlo o después de cometido para procurar impunidad, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a siete años”

(Código Civil)

Artículo 599. La propiedad es el derecho real en una cosa corporal, para gozar y disponer de ella, conforme a las disposiciones de las leyes y respetando el derecho ajeno, sea individual o social. La propiedad separada del goce de la cosa, se llama mera o nuda propiedad.

CAPÍTULO II

2 METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

2.1. Fuentes de información

Las fuentes de información es donde se obtiene los datos para sustentar el trabajo de investigación, para el trabajo de titulación se utilizarán las fuentes primarias y secundarias.

Las fuentes primarias principales son las recogidas en la investigación de campo por medio de las encuestas, que después de haber determinado la muestra, se elaboró el cuestionario, instrumento de recogimiento de información, las encuestas se realizaron a los señores choferes que viajan en la ruta Quito – Papallacta - Baeza.

Fuentes secundarias son bibliográficas donde se consultó en libros, Psicología, Seguridad Ciudadana, entre otros; revistas especializadas, páginas web de la Policía Nacional, el INEC, el Municipio de Quito, ECU-911, entre otras. Consultas a docentes e instructores de la Escuela Superior de Policía. Utilizados para sustentar el marco teórico, la fundamentación científica, legal.

2.2 Diseño de la investigación

El diseño de la investigación para obtener los datos primarios que permitan describir las situaciones que se presentan entre la policía y la comunidad del sector de transportistas, por tratarse de una investigación

científica, es necesario solventar las situaciones planteadas en el problema con el levantamiento de las encuestas, permitirá conocer el resultado real de las situaciones de inseguridad que tiene este sector del transporte, como es una comunicación entre policías y ciudadanos deficientes, un sistema de cámaras de seguridad que no existe a esta modalidad del transporte.

Tabla 1

Métodos de Investigación

MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL MÉTODO
MÉTODO DE OBSERVACIÓN	Es el proceso de conocimiento por el cual se perciben deliberadamente ciertos rasgos existentes en el objeto de conocimiento.
MÉTODO DEDUCTIVO	Es aquel que parte de verdades previamente establecidas como principio general para luego aplicarlo a casos individuales y comprobar así su validez. .la deducción va desde los principios generales ya conocidos a lo particular; recurriendo para ello a la comprobación y demostración.
MÉTODO ANALÍTICO	Es la observación y examen minucioso de un hecho en particular y la identificación de cada una de las partes que lo caracterizan.
MÉTODO CIENTÍFICO	Es un conjunto de principios, reglas y procedimientos que orientan la investigación con la finalidad de alcanzar un

	conocimiento objetivo de la realidad; demostrado y comprobado racionalmente.
MÉTODO EXPERIMENTAL	NO Implica observar y medir minuciosamente los fenómenos tal como se dan en su contexto, para después analizarlos; y proporcionar soluciones a los problemas en el campo de la investigación.
MÉTODO COMPARATIVO	Consiste en comparar dos o más fenómenos, para establecer similitudes y diferencias, de ello sacar conclusiones que definan un problema o que establezcan caminos futuros a la realidad
MÉTODO DE ENCUESTA	Es una técnica cualitativa de adquisición de información de interés sociológico, mediante un cuestionario previamente elaborado, a través de la cual se puede conocer la opinión o valoración.

Fuente: Tamayo, M. (2004), *Metodología de la Investigación*, México: LIMUSA, Pág. 64
Elaborado por: Mauricio Chulca

En la presente investigación se considerará métodos ideales de acuerdo a las etapas de investigación y técnicas para un correcto desarrollo del mismo ya que existen fases en las cuales una observación detallada y comparativa es fundamental por lo que a continuación se detalla:

Tabla 2

Métodos de investigación aplicados

ETAPA DE LA INVESTIGACIÓN	MÉTODOS	TÉCNICAS
1. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	Método Inductivo, Deductivo	Información primaria y secundaria.
2. DIAGNOSTICO	Método Estadístico Método Descriptivo	Revisión de Netgrafía, Encuestas, Libros, Cuestionarios, Índices y estadísticas
3. PROPUESTA	Método Inductivo	Capacitaciones Diálogos, Folletos

Fuente: Sampieri, H. (2008), *Metodología de la Investigación Científica*, México: Gran-Hill, Pág. 165.

Elaborado por: Mauricio Chulca

2.3 Métodos de investigación

La metodología que se aplicará es la combinación del método inductivo y deductivo utilizando las herramientas de investigación como son las encuestas, entrevistas.

2.3.1 Método Deductivo

Este método se utilizará en el desarrollo de toda la investigación, ya que en la descripción de los capítulos y cada una de sus partes la redacción parte de una premisa general, pasa una particular y luego a una específica; cuando hablamos de la inseguridad en las carreteras, y se concluye con el asalto en la ruta Quito - Baeza; de igual forma al establecer el cálculo de la muestra se aplica el método deductivo ya que se parte del planteamiento de la población de acuerdo a las fuentes de la ANT, con la fórmula estadística se determina el tamaño de la muestra y cuando se generalizan los problemas para luego del proceso investigativo con fuentes bibliográficas y de campo se llega a establecer los problemas específicos que afectan a este sector del transporte.

2.3.2 Método Inductivo

Se aplicará cuando en la descripción del sistema de trabajo de los camiones, por medio de la observación y conversaciones con los involucrados se proyecta de forma general las causas que atañen a los ciudadanos.

2.4 Enfoque, modalidad y tipo de investigación

2.4.1 Enfoque

Como se estableció en los objetivos, la finalidad de realización del trabajo de investigación es la de realizar un estudio que permita determinar las falencias de seguridad de la ruta Papallacta – Baeza, para disminuir los delitos de robo en medios de transporte de carga.

2.4.2 Modalidad

El tipo de investigación que se utilizará es la cualitativa, cuando se describe el problema y se conversará con los conductores, y policías; se establecerá las características y cualidades por las que los intervinientes mostrarán su criterio, en la descripción bibliográfica cuando se consulta

las fuentes secundarias y se realiza el marco teórico y el enfoque cuantitativo se refleja en el desarrollo de la investigación de campo al tabular estadísticamente los datos obtenidos y presentados como base fundamental para el desarrollo de la propuesta o tesis de solución al problema identificado.

2.4.3 Tipo de investigación

El tipo de investigación será descriptiva, con la aplicación de encuestas y entrevistas a la ciudadanía del sector, permitió identificar las falencias de comunicación entre la Policía y la colectividad.

2.5 Plan de muestreo

2.5.1 Población

El presente trabajo investigativo se desarrollará en la unión con el ramal central, se ubica al este de la ciudad de Quito en la localidad de Pifo.

El tramo de la Troncal de la Sierra (E35) entre Aloag y Pifo lleva la denominación E35/E20. En Pifo, se dirige en dirección oriental y asciende la Cordillera Oriental de los Andes por medio de un paso ubicado al norte del volcán Antisana.

La ruta posteriormente continúa en dirección oriental y sigue el cauce del río Papallacta hasta llegar a la localidad de Baeza en la Provincia de Napo. En Baeza, desemboca en la Troncal Amazónica (E45) concluyendo así el ramal central. Y de la vía que conduce al Oriente por Baeza. Los vehículos que transitan por esta vía son alrededor de 20.000 diarios entre livianos y pesados; de los cuales se estima que el 40% son pesados de carga (Fuente Policía Nacional Baeza – 2014)



Figura 2: La Y de Pifo y entrada al Oriente, lugar para realizar las encuestas

Fuente: MOP, (2014), *Ruta E35*, Quito: Ediciones Públicas

Elaborado por: Mauricio Chulca

Cálculo de la muestra población finita

Tabla 3

Variables para el cálculo de la muestra

VARIABLES	
n	VALOR MUESTRAL
(N)= 8000	POBLACIÓN
(Z) ² 3,69	NIVEL DE CONFIANZA
(q)= 0,50	PROBABILIDAD DE TENER / FRACASO
(p)= 0,50	PROBABILIDAD DE TENER / ÉXITO
(N-1)= 7999	
e= 0,06	ERROR MUESTRAL
(e) ² 0,0036	
Z= 1,92	

Fuente: HERNÁNDEZ, Sampieri (2008), *Metodología de la investigación*, Pág. 85

Elaborado por: Mauricio Chulca

Tabla 4
Cálculo de la muestra

CALCULO DE LA MUESTRA POBLACIÓN FINITA						
n=	(N) (N-1)	(Z) ² (e) ²	(q) +	(p) (Z) ²	(q)	(p)
n=	8000 7999	3,69 0,0036	+	0,50 3,69	0,50 0,50	
n=	28,7964	7372,80 +		0,92		
n=	7372,80 29,72					
n=	248 ENCUESTAS					

Fuente: HERNÁNDEZ, Sampieri (2008), Metodología de la investigación, Pág. 86
Elaborado por: Mauricio Chulca

Nota: El calculo de la muestra se la realizó con un nivel de confianza del 94% y un margen de error del 6%.

2.5.2 Técnicas de recolección de datos

Las siguientes son las técnicas que se utilizará para el proceso de investigación:

- Observación
- Cuestionario
- Entrevista
- Información documental

2.5.2.1 La Encuesta

Esta técnica se utilizará en la investigación para la obtención de los datos, se la realizará en el cruce de la Y de Pifo hacia Baeza, en días distintos, luego se efectuará la tabulación de los datos.

2.5.2.2 Apoyo en Documentos

Se verificará cuidadosamente los documentos o informes que entregan las Instituciones de apoyo para que el investigador, se guíe y pueda conseguir información veraz datos apegados a la realidad, y avance con profundidad y firmeza en la investigación, se tomaron datos de población e indicadores de seguridad y delitos del Instituto Nacional de Estadística y Censos y del Ministerio del Interior, del Ecu-911, del Municipio de Quito, Informes de seguridad, partes policiales de la UPC, diagnósticos de seguridad ciudadana del DM, Quito.



2.5.2.3 Revisión de archivos de Internet

Esta herramienta de recopilación de información será muy importante porque, en la actualidad las Instituciones como: Municipio de Quito, Policía Nacional, ECU 911 y medios de comunicación como diario el Comercio, diario la Hora; que están ligadas a la investigación deseada tienen páginas web de fácil acceso, llenas de información precisa e importante que el investigador debe tener en su poder, para el avance de la investigación.

2.5.3 La observación de campo

La observación de campo en la investigación es fundamental porque permite recoger los datos de forma objetiva describe las causas relevantes del problema y poder desarrollar una propuesta de solución a éste.

2.5.3.1 Encuesta a aplicar

	INSTITUTO TECNOLÓGICO SUPERIOR DE LA POLICÍA NACIONAL	
FORMATO DE ENCUESTA		

Instrucciones: Marque con una X de acuerdo a su criterio

LUGAR:

FECHA:

No	PREGUNTA	RESPUESTA	
1	¿Qué tiempo trabaja en el servicio de Transporte de carga?	Menos de 1 año	
		De 1 a 3 años	
		De 3 a 5 años	
		Más de 5 años	
2	¿Ha sufrido algún tipo de asalto en su vehículo en el período de julio a diciembre de 2014?	SI	
		NO	
3	¿Si ha sido objeto de asalto que le fue sustraído?	Dinero	
		Mercadería	
		Accesorios del Camión	
		Vehículo	
4	¿En qué período del día le asaltaron?	En la madrugada	
		En la mañana	
		En la tarde	

		En la noche	
5	¿En el acto del asalto estaba circulando en caravana o sólo?	SI NO	
6	¿El asalto fue con violencia?	SI NO	
7	¿Conoce cómo funcionan los sistemas de seguridad de la Policía?	SI NO	
8	¿La Policía se ha presentado, para darle charlas de seguridad?	SI NO	
9	¿Cuál cree que es el medio más acertado para que se le informen las estrategias y actividades programadas por los servidores policiales?	Internet Hojas volantes Charlas Capacitaciones Televisión	
10	¿Considera que el sistema de CCTV que se aplica en otros medios disminuirá el robo en el transporte de carga?	SI NO	

Gracias por su colaboración

2.6 Plan de procesamiento y análisis de datos

- Investigación científica para argumentar la visión macro del estudio.
- Investigación científica para fundamentar el estudio macro del transporte de carga.
- Búsqueda de la información bibliográfica y de campo necesaria.
- Recopilación de la información.
- Diseño de la encuesta.
- Aplicación de la encuesta.
- Tabulación de la encuesta.
- Evaluación de los resultados obtenidos.
- Análisis de la información
- Validación de la información

2.7 Fase exploratoria

Es una tarea de búsqueda de referencias, consultas bibliográficas y acercamiento preliminar a la realidad objeto del estudio.

2.8 Estudio correlacional

En este estudio se tomará en cuenta la comparación de los índices delictivos sin y con el sistema de Cámaras de vigilancia.

Tabulación e interpretación de encuestas

1) ¿Qué tiempo trabaja en el servicio de transporte de carga?

Tabla 5

Tiempo en el transporte

ALTERNATIVAS	No.	%
Menos de 1 año	28	11%
De 1 a 3 años	112	45%
De 3 a 5 años	68	27%
Más de 5 años	30	12%
TOTAL	248	100%

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Mauricio Chulca

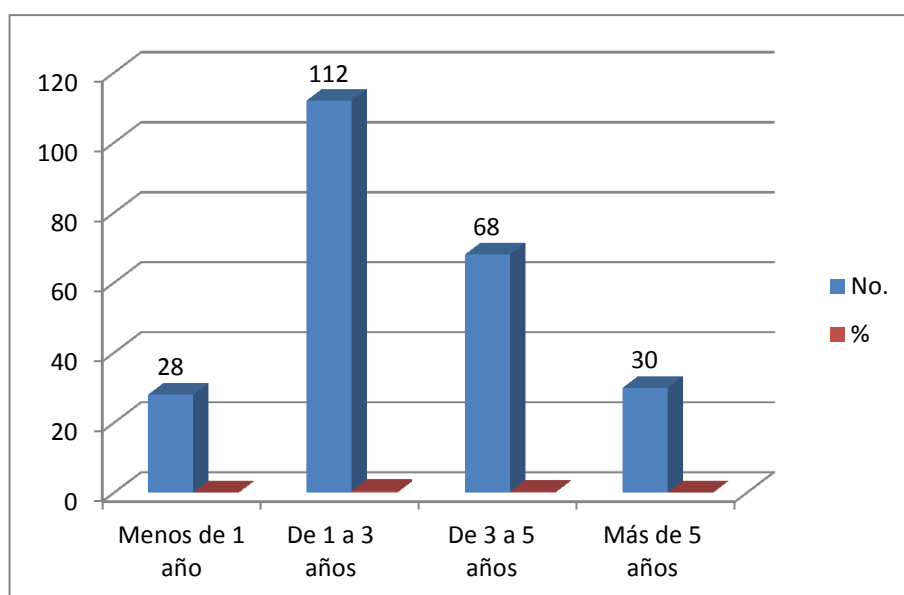


Figura 3: Tiempo en el transporte

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Mauricio Chulca

Interpretación: La investigación de campo refleja que el 45% de los encuestados se dedica al transporte de carga de 1 a 3 años y los indicadores menores están entre los transportistas menor a un año y mayor a 5 años, por lo que se describe que la mayoría son nuevos en este sistema de trabajo, teniendo poca experiencia.

2) ¿Ha sufrido algún tipo de asalto en su vehículo en el período de julio a diciembre de 2014?

Tabla 6

Ha sufrido un asalto

ALTERNATIVAS	No.	%
SI	65	26%
NO	183	74%
TOTAL	248	100%

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Mauricio Chulca

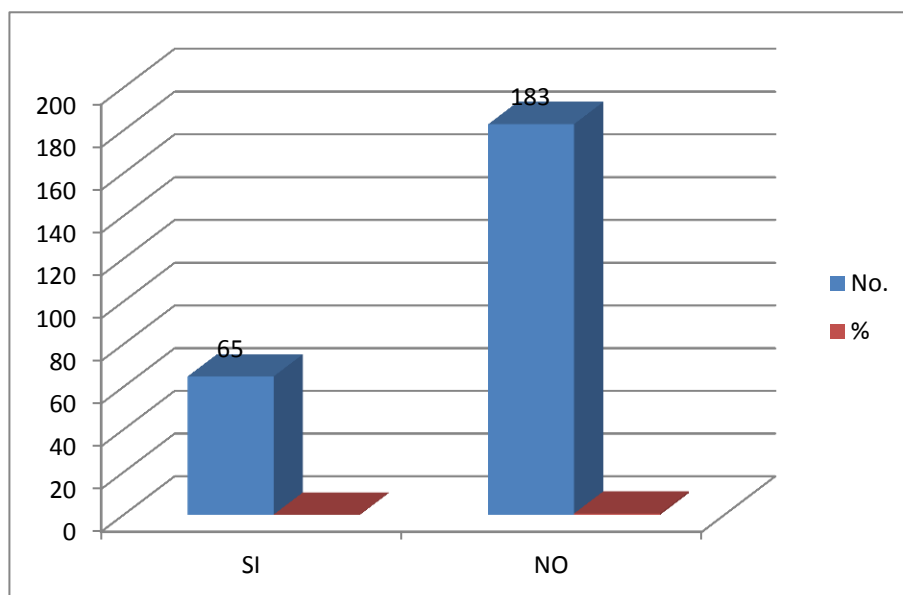


Figura 4: Ha sufrido un asalto

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Mauricio Chulca

Interpretación: La investigación de campo refleja que un 26% de los encuestados ha sufrido un asalto en la ruta Pifo – Baeza, si bien el porcentaje no es muy alto, ya que el 74% no ha tenido un asalto, pero si preocupa y afecta a este sector.

3) ¿Si ha sido objeto de asalto que le fue sustraído?

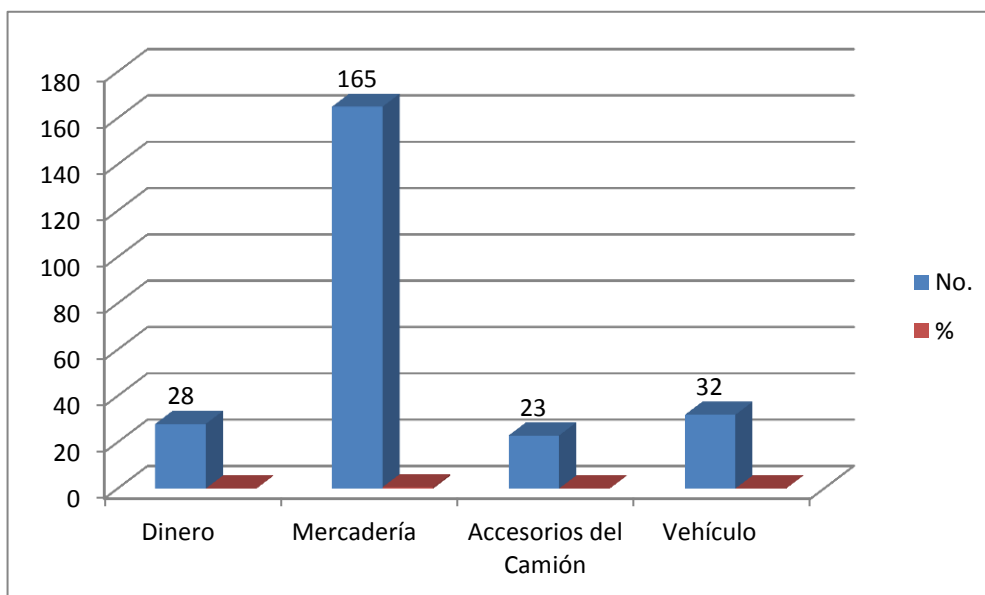
Tabla 7

Bienes sustraídos

ALTERNATIVAS	No.	%
Dinero	28	11%
Mercadería	165	67%
Accesorios del Camión	23	9%
Vehículo	32	13%
TOTAL	248	100%

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Mauricio Chulca

**Figura 5: Bienes sustraídos**

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Mauricio Chulca

Interpretación: De los encuestados, quienes sufrieron un asalto, el 67% manifiesta que el móvil del robo es la mercadería que transportan, en segundo lugar está el vehículo, tomando en cuenta que los dispositivos de localización satelital disminuyen el robo de camiones.

4) ¿En qué período del día le asaltaron?

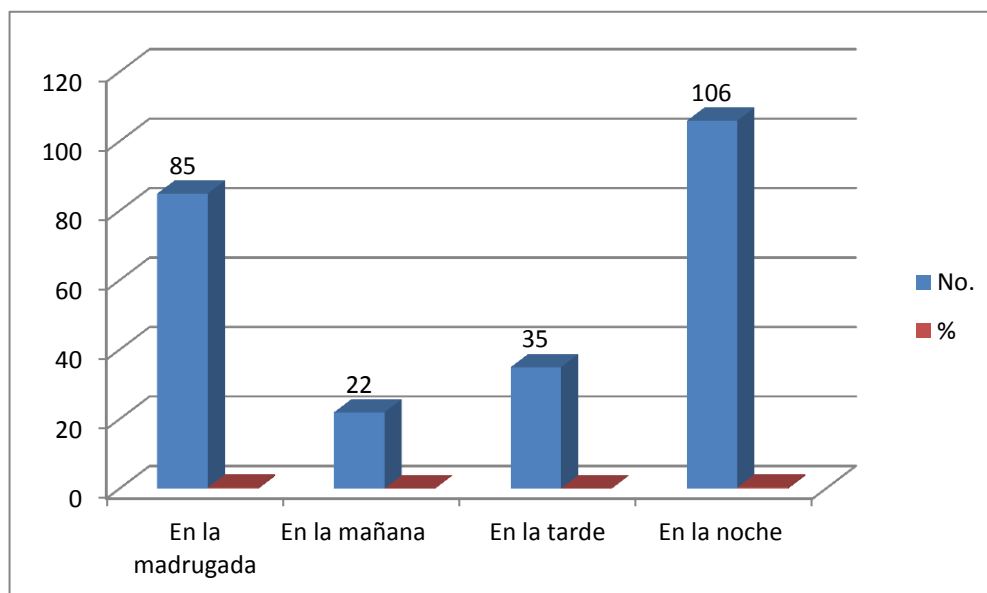
Tabla 8

Período del día de asalto

ALTERNATIVAS	No.	%
En la madrugada	85	34%
En la mañana	22	9%
En la tarde	35	14%
En la noche	106	43%
TOTAL	248	100%

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Mauricio Chulca

**Figura 6: Período del día de asalto**

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Mauricio Chulca

Interpretación: La investigación de campo determina que entre la noche y la madrugada en un 77% es el horario donde más se presentan los hechos delictivos, considerándose que es el horario de mayor peligrosidad.

5) ¿En el acto del asalto estaba circulando en caravana o sólo?

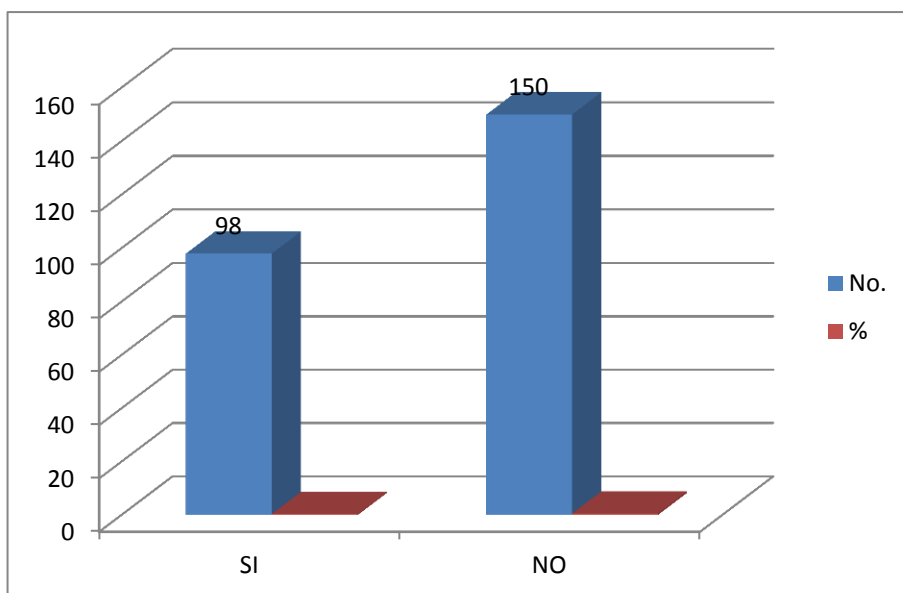
Tabla 9

Circulaba en caravana

ALTERNATIVAS	No.	%
SI	98	40%
NO	150	60%
TOTAL	248	100%

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Mauricio Chulca

**Figura 7: Circulaba en caravana**

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Mauricio Chulca

Interpretación: De los encuestados el 60% manifiestan que no circulaban en caravana, sino lo hacían de manera independiente, lo cual hace más vulnerable al asalto y el 40% si viajaba en caravana.

6) ¿El asalto fue con violencia?

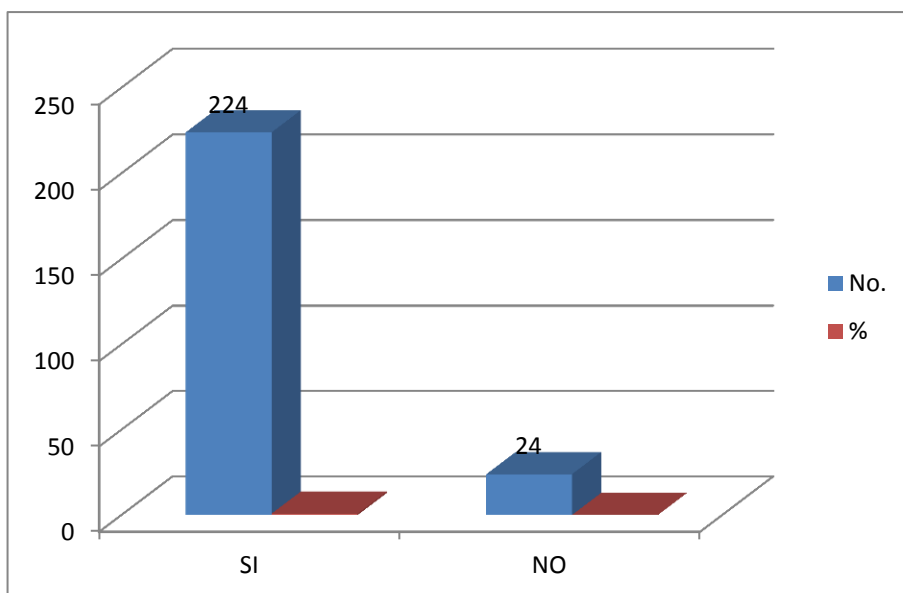
Tabla 10

Asalto con violencia

ALTERNATIVAS	No.	%
SI	224	90%
NO	24	10%
TOTAL	248	100%

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Mauricio Chulca

**Figura 8: Asalto con violencia**

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Mauricio Chulca

Interpretación: Un 90% manifiesta que el hecho delictivo se desarrolló con violencia, con disparos, amedrentamiento, con amenazas de muerte, insultos, vejámenes, golpes, entre otros, y un 10% de los encuestados indicó que fue cuando tuvieron que parar la marcha, o se detuvieron por alguna necesidad, revisar la carga, etc., y ahí les sometieron.

7) ¿Conoce cómo funcionan los sistemas de seguridad de la Policía?

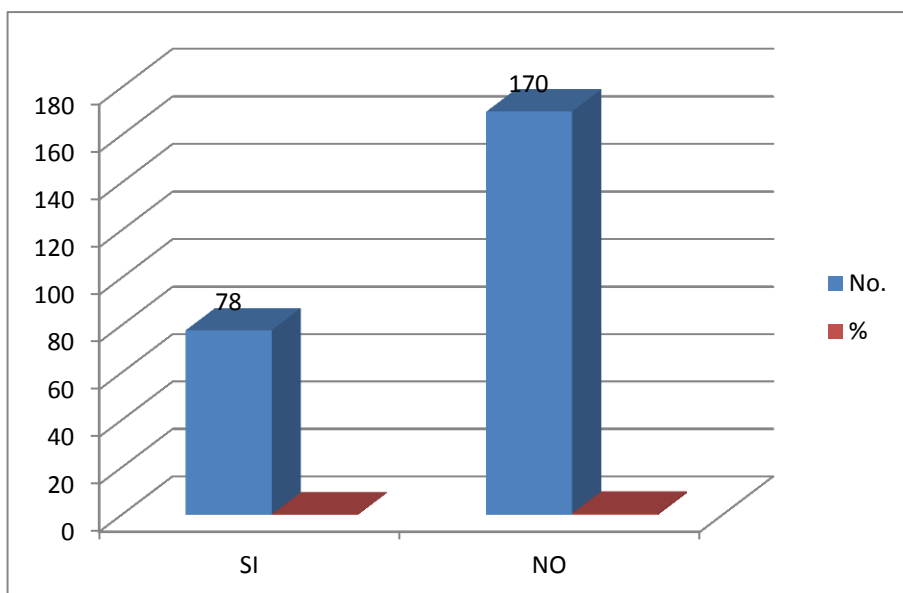
Tabla 11

Sistemas de la Policía

ALTERNATIVAS	No.	%
SI	78	31%
NO	170	69%
TOTAL	248	100%

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Mauricio Chulca

**Figura 9: Sistemas de la Policía**

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Mauricio Chulca

Interpretación: De los encuestados el 69% manifiesta que no conoce los programas, estrategias que aplica la Policía Nacional y el 31%, si tiene conocimiento de las acciones de la policía que realiza para combatir el asalto a camiones.

8) ¿La Policía se ha presentado, para darle charlas de seguridad?

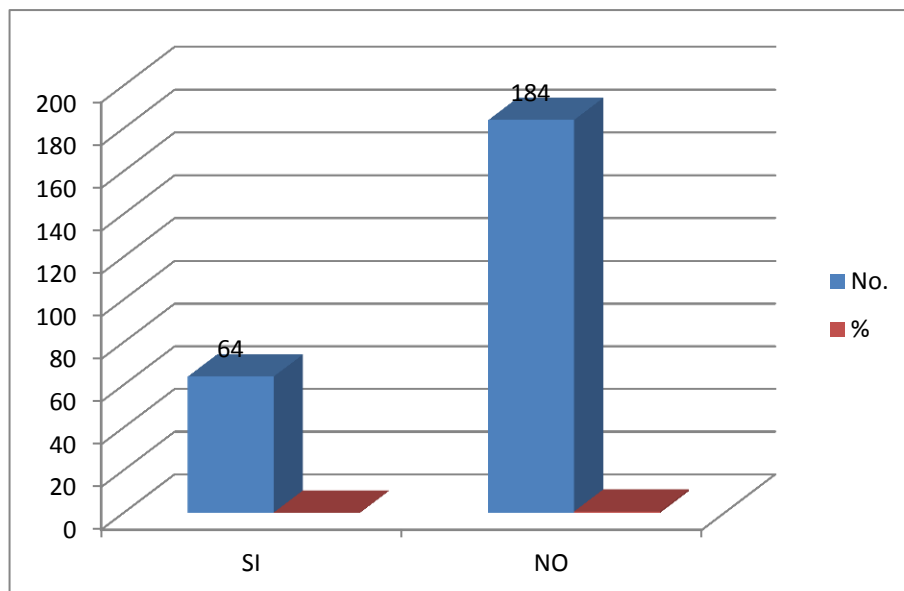
Tabla 12

La Policía le ha dado charlas de seguridad

ALTERNATIVAS	No.	%
SI	64	26%
NO	184	74%
TOTAL	248	100%

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Mauricio Chulca

**Figura 10: La Policía le ha dado charlas de seguridad**

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Mauricio Chulca

Interpretación: Al ser encuestados si la Policía le ha dado charlas de seguridad un 74% indica que no ha recibido ninguna capacitación, charla o indicaciones de seguridad por los asaltos en la carretera.

9) ¿Cuál cree que es el medio más acertado para que se le informen las estrategias y actividades programadas por los servidores policiales?

Tabla 13

Medio informe estrategias

ALTERNATIVAS	No.	%
Internet	15	6%
Hojas volantes	71	29%
Charlas	102	41%
Capacitaciones	35	14%
Televisión	25	10%
TOTAL	248	100%

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Mauricio Chulca

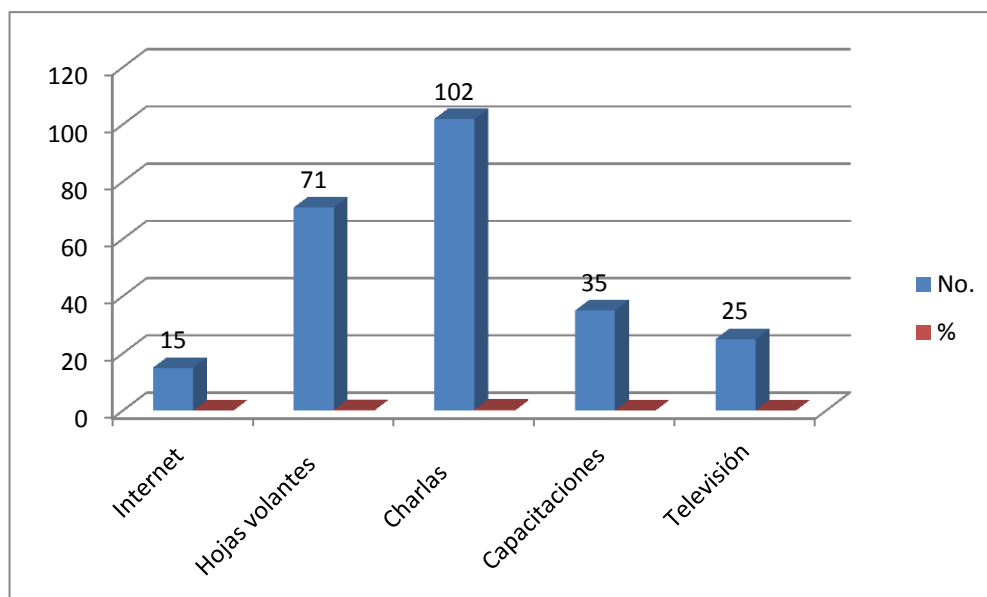


Figura 11: Medio informe estrategias

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Mauricio Chulca

Interpretación: Los encuestados en un 41% indican que el medio idóneo para comunicar estrategias de seguridad son las charlas, en segundo lugar están las hojas volantes en un 29% siendo entregadas en patrullajes realizados en distintos puestos de la vía, o en el control de Baeza. El internet y la televisión no son muy aceptados porque los usuarios no tienen la facilidad y el tiempo de revisar este medio.

10) ¿Considera que el sistema de CCTV que se aplica en otros medios disminuirá el robo en el transporte de carga?

Tabla 14

Efectividad de dispositivos

ALTERNATIVAS	No.	%
SI	155	63%
NO	93	38%
TOTAL	248	100%

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Mauricio Chulca

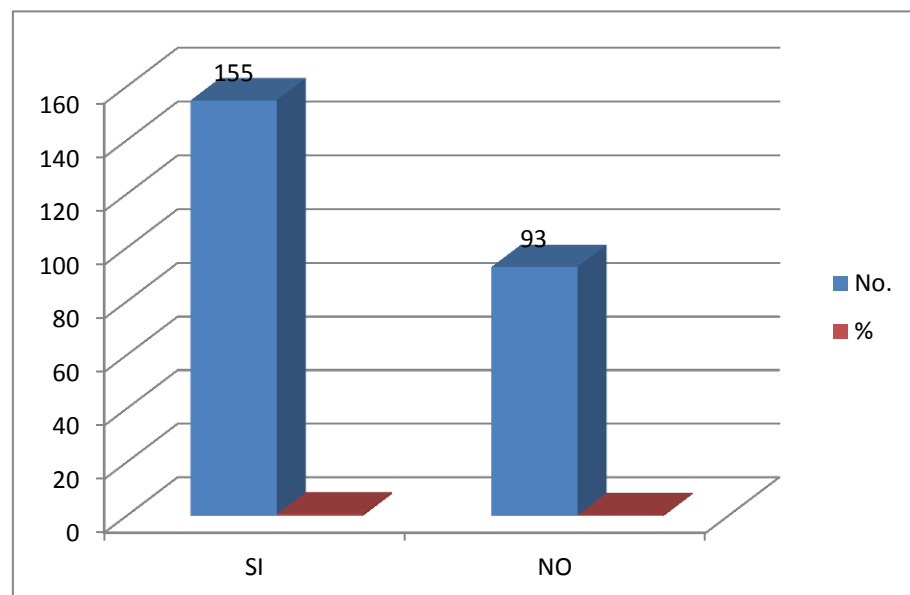


Figura 12: Efectividad de dispositivos

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Mauricio Chulca

Interpretación: Un 63% de los encuestados considera que un sistema de cámaras de seguridad satelital si vendría a proporcionar mayor seguridad y disminuir el asalto a camiones, pero un 37% considera que no ya que los delincuentes es un sistema útil en la ciudad y no en esta ruta.

Tabla 15			
Cuadro resumen resultados			
No	PREGUNTA	RESPUESTA	%
1	¿Qué tiempo trabaja en el servicio de Transporte de carga?	Menos de 1 año	11
		De 1 a 3 años	45
		De 3 a 5 años	27
		Más de 5 años	12
2	¿Ha sufrido algún tipo de asalto en su vehículo en el período de julio a diciembre de 2014?	SI	26
		NO	74
3	¿Si ha sido objeto de asalto que le fue sustraído?	Dinero	11
		Mercadería	67
		Accesorios del Camión	9
		Vehículo	13
4	¿En qué período del día le asaltaron?	En la madrugada	34
		En la mañana	9
		En la tarde	14
		En la noche	43
5	¿En el acto del asalto estaba circulando en caravana o sólo?	SI	40
		NO	60
6	¿El asalto fue con violencia?	SI	90
		NO	10
7	¿Conoce cómo funcionan los sistemas de seguridad de la Policía?	SI	31
		NO	69
8	¿La Policía se ha presentado, para darle charlas de seguridad?	SI	26
		NO	74
9	¿Cuál cree que es el medio más acertado para que se le informen las estrategias y actividades programadas por los servidores policiales?	Internet	6
		Hojas volantes	9
		Charlas	41
		Capacitaciones	14
		Televisión	10
10	¿Considera que el sistema de CCTV que se aplica en otros medios disminuirá el robo en el transporte de carga?	SI	62,5
		NO	37,5
Fuente: Investigación de campo			
Elaborado por: Mauricio Chulca			

Interpretación: Se deduce que existe falta de comunicación de los servidores policiales hacia los choferes de camiones, ya que no transmiten estrategias de seguridad que evite el robo a camiones y los conductores no están organizados, sino son independientes.

CAPITULO III

3. PROPUESTA

3.1 Tema

“DISEÑO DE UNA GUÍA DE SEGURIDAD PARA LOS TRANSPORTISTAS DE CARGA PESADA QUE CIRCULAN POR LA RUTA QUITO – PIFO – BAEZA”

3.2 . Antecedentes de la propuesta

Hasta ahora uno de los sectores profesionales más desprotegidos era el sector del transporte. A diario vemos aparecer en las noticias sucesos relacionados con la seguridad y/o las agresiones en los medios de transporte, al chofer, a los acompañantes y la carga que transportan. La única solución que se había aportado al sector hasta el momento, como por ejemplo al del transporte pesado era la contratación de dispositivos de control satelital.

Esta medida no tuvo mucho efecto, ya que en muchos casos el criminal utiliza varios métodos para evitar ser descubierto y atrapado como: Reclutan personal especializado que haya laborado en empresas que instalan y monitorean dispositivos satelitales; por lo cual como el miembro de la banda delincriminal, inmediatamente consumado el hecho procedía a desconectar el dispositivo de rastreo satelital u en otros casos sometían al conductor y en el trayecto se desviaban a alguna

guardarraya y realizaban el traslado de la mercadería, lo cual evitaba la captura de los antisociales.

La colocación de cámaras de video vigilancia o incluso carteles de aviso, además de proporcionar las grabaciones de todo lo que pasa en el interior del vehículo, tiene un gran efecto disuasorio.

3.3. Justificación

Evaluar las estrategias aplicadas para combatir la delincuencia, minimizar las consecuencias de los actos delictivos, realizar cambios, incrementando, mejorando, disminuyendo acciones, de los planes desarrollados solo conlleva si se realizan evaluaciones permanentes.

Las cámaras de vigilancia permanente con control y grabación satelital ubicadas para uso del conductor y del pasajero, permite evitar robos y situaciones negativas, ya que el delincuente al saber que está siendo grabado se cohibe de cometer el acto delictivo.

Todos los conductores son propensos a sufrir abusos verbales, en algún momento, sin embargo está demostrado que nuestros sistemas de video vigilancia eliminan este tipo de agresiones. Utilice las cámaras de seguridad para documentar la actividad delictiva y de identificar a los delincuentes, una imagen vale más que mil palabras.

El trabajo de investigación permite al estudiante que ha pasado tres años en las aulas de clase recibiendo materias de gran valor para la formación del futuro Tecnólogo en Seguridad Pública, pero es en estos trabajos que se pone en práctica lo aprendido y se va sustentando la formación del Policía, convirtiéndolo en un investigador permanente.

Desarrollar el sistema de seguridad con cámaras de vigilancia satelital entre lazado las 24 horas al día, 365 días al año con el sistema de monitoreo ECU-911. Evitará que se produzca asaltos y robos, ya que existe equipos, mercadería que es utilizada en el campo petrolero y es

importada del exterior, traerá tiene costos y tiempo; si se roban ocasiona grandes pérdidas al sector privado y público.



Figura 13: Camión con dispositivos satelital

Fuente: Cárdenas, H. (2008), *Sistemas seguros de transporte*, México: Guadalajara, Pág. 27

Elaborado por: Mauricio Chulca

3.4. Objetivos

3.4.1 Objetivo General

Elaborar una guía de seguridad para dar a conocer a los conductores de transporte de carga que permita disminuir los asaltos a los camiones en la ruta Quito – Pifo – Baeza.

3.4.2 Objetivos Específicos

- Establecer medios de seguridad con la respectiva capacitación para los choferes.
- Descripción de equipo electrónico que sea monitoreado.
- Establecer acciones de liderazgo y comunicación de la policía con los conductores de camiones.

3.5. Descripción Técnica de la Propuesta

Las charlas realizadas con este sector importante de la transportación, permite escuchar y observar los criterios con los cuales los señores conductores miran la función de la Policía Nacional, la opinión del Sistema de cámaras de Seguridad monitoreado todo el tiempo por el ECU-911.

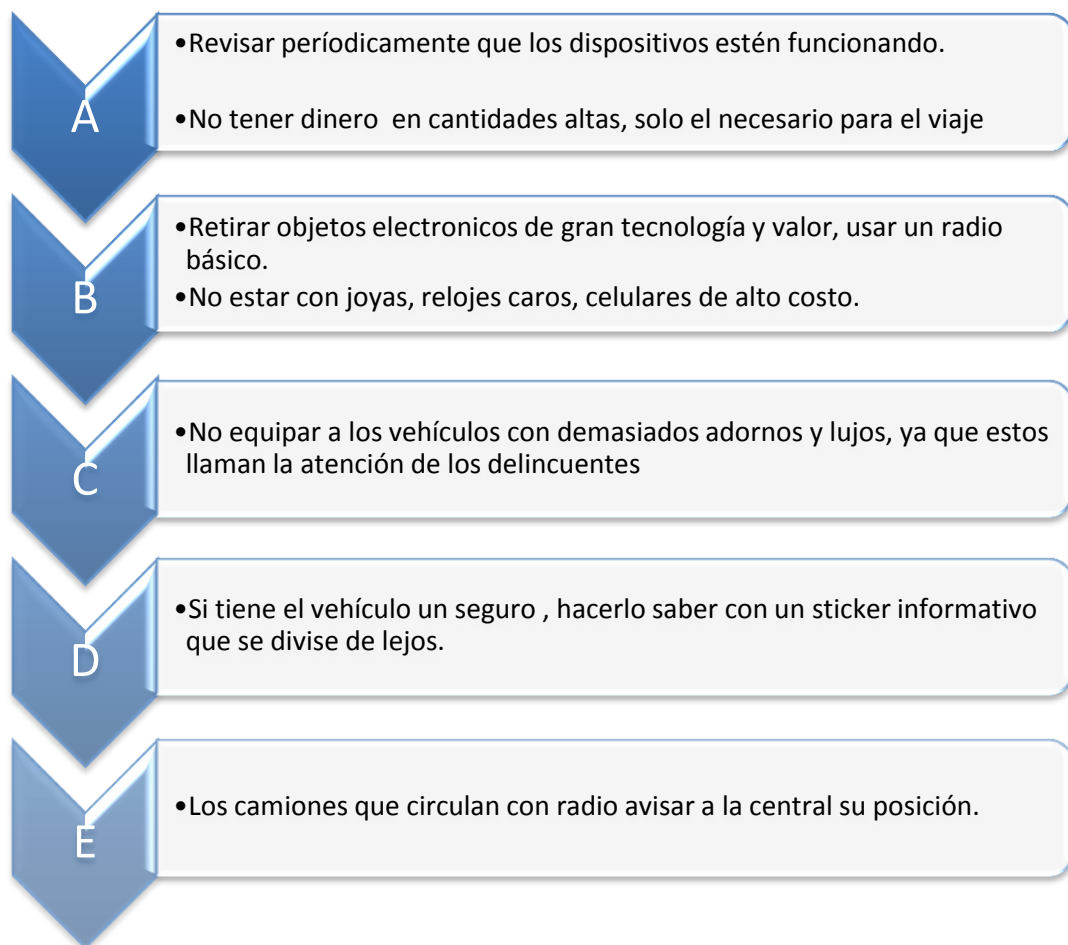
Se planteó la posibilidad de desarrollar un programa conocido como “Camión Seguro”, donde los choferes, dueños de los camiones, los dueños de la carga tengan una mayor seguridad en el traslado de sus mercancías, las cámaras de vigilancia, control y monitoreo que graban permanentemente.

3.6 Orientación Técnica del Programa

El programa está dirigido a los choferes de camiones que circulan en la ruta Quito – Pifo - Baeza, que un buen grupo ha tenido alguna experiencia negativa con algún caso delincencial o su compañero de viaje.

Forma 1

Recomendaciones para los choferes de camiones



3.7 Conformación del plan

El plan de Seguridad Integral para el Transporte de carga consta de seis puntos:

- Identificación explícita de las rutas, puestos de auxilio.
- Visualización de la placa de los techos de los camiones.
- Sensor infrarrojo
- Instalación de GPS.
- Botones de pánico, y adecuación de vidrios anti-vandálicas.

La identificación clara de los conductores, que se realizará con una cámara de vídeo instalada en los vehículos. El sensor infrarrojo será un

sistema estándar que consiste, cuando se abra una puerta de la cabina del camión o del furgón; inmediatamente se desplegará un aviso de emergencia.

La instalación del GPS y los botones de pánico son la parte fundamental de este proyecto. Con el sistema satelital implementado se podrá localizar inmediatamente a los vehículos que fueron desviados de su ruta para, posteriormente, acudir en helicóptero a auxiliar a las víctimas dentro de estas unidades de transporte y que se encuentre conectada en línea con el ECU-911; las UPC, de Pifo, Papallacta, Cuyuja y Baeza.

El GPS servirá para muchas cosas. Entre ellas, permitirá ver cuánto rodó el camión.

Participación y Motivación Comunitaria

Participación Comunitaria

Dentro de la seguridad comunitaria intervienen actores básicos como la ciudadanía, la Policía y la comunidad; que de manera conjunta a través de una comunicación asertiva unifican criterios, desarrollan estrategias para lograr disminuir los delitos y vivir en un ambiente seguro.

Dentro del Plan de Seguridad Ciudadana la participación comunitaria es esencial para el desarrollo del mismo, ya que no solo intervienen presidentes barriales o el comité de seguridad ciudadana, en este plan se contempla prevenir y proteger a toda la parroquia de Aloasí de la inseguridad; principalmente tratando de intervenir en factores delicados de inseguridad como es el alcoholismo en la juventud, este plan estipula la participación de rectores de las instituciones educativas de la parroquia y su cuerpo docente para controlar y prevenir el consumo de alcohol en los jóvenes.

La conformación de brigadas barriales ayudará a prevenir la delincuencia y la inseguridad en cada barrio para que de esta forma se

establezca una sólida unión entre moradores cuyo fin será proteger a su comunidad de la delincuencia.

Entre las actividades que se desarrollaron para establecer el plan de seguridad ciudadana fue efectuar una asamblea comunitaria con la presencia de todos los dirigentes barriales, en la cual se trato el tema de la inseguridad dando como resultado la aceptación del proyecto por parte de la comunidad, se consiguió la apertura para la realización de las encuestas de victimización las mismas que sirvieron para conocer cuáles son las principales amenazas y fortalezas que posee la parroquia en el tema de inseguridad.

La comunidad coadyubara para la seguridad del transporte pesado, ya que les incluye en vista que los delincuentes al robar un camión por la zona y las guardarayas ingresa los camiones y pueden ser involucrados en el robo, puede en un cruce de balas impactar a los moradores de las poblaciones de Cuyuja, La Virgen, Papallacta.

Para lo cual hay que tomar las siguientes recomendaciones:

- Informar de manera inmediata a la Policía si existe situaciones de peligro como vehículos que no son del sector y se encuentran estacionados en las guardarayas, sin placas, o placas de la costa.
- Informar a la Policía al observar una flagrancia como el asalto a los camiones o que los ingresen por las guardarayas cercanas ose encuentren realizando trasbordo de mercadería.
- Informar a la Policía si especialmente a los habitantes de la vía, existen personas realizando preguntas sobre las horas de menos tráfico u otros.
- Informar a la Policía si se encuentran personas ubicando obstáculos en la vía para obligar la detención o que bajen la velocidad los camiones.
- Socializar a la comunidad el modus operandi y los vehículos identificados como parte de una banda organizada delictiva.

Condiciones básicas para trabajar en participación comunitaria

Para iniciar un trabajo de participación comunitaria es necesario tener en consideración lo siguiente:

De la comunidad:

Debe estar organizada con capacidad para realizar acciones comunes. La participación de la comunidad debe ser de carácter voluntario sin presiones ni autoritarismo.

El clima político debe ser favorable y si no favorece directamente la participación de la comunidad, por lo menos que no la impida.

Debe haber una coordinación intersectorial, eso significa que todas las organizaciones formales (sector educación, la iglesia etc.) y sectores informales (promotores, etc.) puedan participar en conjunto.

La comunidad previamente debe saber claramente cuál va a ser el papel que va a desempeñar en el proceso de participación comunitaria.

Del profesional

Conocer a la comunidad o comunidades donde se trabaja. Aprender las costumbres, las tradiciones y especialmente la manera de comunicarse facilita la aceptación y confianza de parte de la comunidad y de los líderes.

Trabajar con la comunidad manteniendo el liderazgo. La imagen que se proyecte de uno mismo a la comunidad es muy importante. Demostrar que se está para ayudarlos a usar sus recursos a fin de mejorar su calidad de vida.

Comunicarse adecuadamente con la comunidad. Hablar lo necesario sin caer en falsas promesas o comentarios que luego la comunidad puede perder la confianza ganada y negarse a colaborar.

La motivación dentro del Plan de Seguridad Ciudadana se dará a través de los resultados que se vaya obteniendo en el desarrollo de las actividades que se propone en este plan.

Equipo de Trabajo

Equipos de trabajo son unidades compuestas por un número de personas indeterminado que se organizan para la realización de una determinada tarea y que están relacionadas entre sí, que como consecuencia de esa relación interactúan dentro del mismo equipo para alcanzar los objetivos que se han propuesto alcanzar, reconociendo que se necesitan las unas a las otras para dicho cumplimiento y reconociéndose con identidad propia como equipo.

Empoderamiento

El concepto de empoderamiento se utiliza en el contexto de la ayuda al desarrollo económico y social para hacer referencia a la necesidad de que las personas objeto de la acción de desarrollo se fortalezcan en su capacidad de controlar su propia vida.

También puede ser interpretado el empoderamiento como un proceso político en el que se garantizan los derechos humanos y justicia social a un grupo marginado de la sociedad.

El empoderamiento dentro de la Seguridad Ciudadana contempla estrategias de coordinación de autoridades, Policía Nacional y comunidad los cuales ejecutaran actividades que ayuden a recuperar espacios perdidos a causa de la delincuencia y de la inseguridad como por ejemplo las tribunas de los estadios deportivos, es en estos lugares donde los jóvenes se reúnen a consumir licor, generando un ambiente de inseguridad.

3.8 Botón de pánico

El botón de pánico podría ubicarse en el pedal del freno o en un lugar que permita su activación con la rodilla.

La idea es que muy discretamente el chofer pueda informar a la central que está siendo víctima de un asalto.

Si el chofer del camión se hubiese bajado a realizar alguna diligencia, por ejemplo, poner combustible, y fuese víctima de un secuestro exprés, se instalará un botón de pánico en el furgón, cajón o plataforma para que pueda avisar que está siendo atacado.

Los acompañantes también contarán con el botón de pánico en la parte posterior del vehículo, donde suele ser utilizada como cama o la denominada litera.

En cambio, la protección en los vidrios anti-vandálica será de uso obligatorio en el parabrisas y ventanas de los camiones, servirá para evitar que al suscitarse el asalto en los disparos, este impacte en el conductor y no pueda activar el botón de pánico o peor aún producir un accidente.

3.9 Capacitaciones

Para la capacitación de los señores conductores de camiones se realizará actividades de orden explicativo que se están conforme al modelo ya que la Policía deberán en primer lugar conocer acerca de las medidas de seguridad, la manera cómo implementarlas y luego comunicarlas a través de charlas y preparar a los conductores para que guiados por el líder policial pueden conocerlas, dominarlas y aplicarlas a fin de evitar ser víctimas de asalto.

3.10 Cronograma:

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES A REALIZAR
SEMANA 1: Desarrollo de la estructura de la capacitación aleatoria en los puestos de las UPC, puestos de parada como lavadoras de vehículos, restaurantes..
SEMANA 2: Charlas a la comunidad de camioneros en los ejes transversales y en este que se conocería como Camión Seguro
SEMANA 3: Receptar las opiniones y criterios desarrollando una comunicación asertiva.

Fuente: PEARSON, (2006), Planificación, Cronograma de trabajo, Pág. 267.
Elaborado por: Mauricio Chulca

3.11 Presupuesto

PRESUPUESTO	
INGRESOS	\$250.00
EGRESOS	
Materiales	Costo \$
Impresiones	50.00
Copias	40.00
Movilización	30.00
Anillado	2.00
Alimentación	30.00
Internet	8.00
Empastado	35.00
Impresión	30
Varios	25.00
TOTAL	\$ 250,00

3.12 Conclusiones y Recomendaciones de la Propuesta

3.12.1 Conclusiones

- Para disminuir el robo a los camiones se establece la implementación de dispositivos de rastreo satelital a los vehículos con botones de pánico y que sean monitoreados por el ECU-911.
- Los dirigentes del gremio del transporte pesado se enfocan en las tarifas, que éstas estén con un valor superior, dejando de lado la Seguridad.
- Los conductores de los camiones deben tener reuniones con sus colegas transportistas para establecer diálogos que conlleven a determinar estrategias como viajar en caravanas, y que los dirigentes socialicen con sus miembros.

3.12.2 Recomendaciones

- Qué las autoridades de forma conjunta realicen un proceso de identificación de los choferes que el documento este a la vista del conductor como un Código de seguridad.
- Desarrollar campañas de relaciones públicas, de Ley de Tránsito y técnica del funcionamiento del Sistema para mejorar el conocimiento, las aptitudes y actitudes.
- Establecer controles frecuentes en la vía que permitan identificar, delincuentes infiltrados.

Referencias Bibliográficas

- Aguirre, J. (2013). *Deberes de la Policía Nacional*. QUITO.
- Balladares, M. (2010). *Sistemas de Seguridad Vehicular*. Quito: Mitad del Mundo.
- Calero, P. (2009). *Robo a camiones*. Manta: Bella Marina.
- Carrión, J. (17 de Octubre de 2014). Robo en el transporte de taxis. *El Comercio*, pág. 22.
- Castillo, J. (2010). *Delitos en la carretera*. Cuenca: Ave María.
- Castro, P. (1998). *Estrategias militares*. Manta: El Pescador.
- Cifuentes, A. (1998). *Peligro y satisfacción*. México: Virgen María.
- Franco, J. (2012). *Inseguridad en el transporte*. Quito: La Luz.
- Franco, J. (08 de 05 de 2012). *Inseguridad en el Transporte*. Quito: La Luz.
- Játiva, P. (2009). *Robo en carreteras*. Guayaquil: Huancavilca.
- Jerez, C. (2013). *Robo en carretra* . Cuenca: San José.
- López, A. (2008). *Tipos de Robo*. Quito: Mitad del Mundo.
- Luzuriaga, H. (2003). *Robo a vehículos*. Lima: El Cayao.
- Ochoa, M. (2008). *Delitos y seguridad*. Loja: Centinela del Sur.
- Orbe, G. (2002). *Robo e inseguridad*. Quito: Santa Bárbara.
- Ordoñez, P. (2012). *Robo a vehículos*. Quito: Santa Maria.
- Otáñez, R. (2002). *Transporte y delincuencia*. Quito: San Agustín.
- Pereira, P. (2006). *La delincuencia en la carretera*. Bogotá: San Pablo.
- Robalino, J. (2008). *Análisis de la Seguridad Ciudadana*. Quito: Mitad del mundo.
- Solis, G. (2010). *La carretera y sus problemas*. México: Guadalupe.
- Suárez, P. (2008). *Clasificación de los robos*. Bogotá: Cafetero.
- Tapia, M. (2012). *El robo en carreteras*. Quito: Las tres Manueles.
- Tapia, S. (2005). *Tipos de robos*. Lima: Inca.
- Terán, J. (2008). *Situaciones de seguridad*. Cuenca: Santa Ana.
- TTravez, M. (2007). *Acciones y reacciones*. Quito: América.

Anexos



Figura 14: Mapa de la Parroquia de Papallacta

Fuente: UPC de Papallacta

Elaborado por: Mauricio Chulca



Figura 15: Cruce en la Y de Pifo a Baeza

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Mauricio Chulca



Figura 16: Subida a Papallacta
Fuente: Investigación de campo
Elaborado por: Mauricio Chulca



Figura 17: Bajada a Baeza
Fuente: Investigación de campo
Elaborado por: Mauricio Chulca



Figura 18: Camión circulando despacio

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Mauricio Chulca



Figura 19: Desarrollo de la encuesta

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Mauricio Chulca



Figura 20: Desarrollo de la encuesta
Fuente: Investigación de campo
Elaborado por: Mauricio Chulca



Figura 21: Desarrollo de la encuesta
Fuente: Investigación de campo
Elaborado por: Mauricio Chulca



Figura 22: Desarrollo de la encuesta

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Mauricio Chulca



Figura 23: UPC Papallacta

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Mauricio Chulca