



INSTITUTO TECNOLÓGICO SUPERIOR

“POLICÍA NACIONAL”

CARRERA: SEGURIDAD PÚBLICA

**“FACTORES QUE GENERAN INSEGURIDAD EN MEDIOS
DE TRANSPORTE URBANO (BUSES), EN EL DISTRITO
METROPOLITANO DE QUITO EN EL AÑO 2014”**

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

AUTOR: GRANDE RAMOS JOSÉ HUGO

DIRECTOR: AB. HUMBERTO M. ZAMBRANO H. ESP.

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 **GRANDE RAMOS JOSÉ HUGO**, estudiante de la carrera de seguridad pública para optar por el título de **TECNÓLOGO EN SEGURIDAD PÚBLICA**, cuyo título es:

“FACTORES QUE GENERAN INSEGURIDAD EN MEDIOS DE TRANSPORTE URBANO (BUSES), EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO 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

.....
Ab. Humberto Zambrano Esp.
DIRECTOR

REPÚBLICA DEL ECUADOR

POLICÍA NACIONAL

INSTITUTO SUPERIOR TECNOLÓGICO “POLICÍA NACIONAL”

REGISTRO INSTITUCIONAL No. 17-039P

“FACTORES QUE GENERAN INSEGURIDAD EN MEDIOS DE TRANSPORTE URBANO (BUSES), EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO EN EL AÑO 2014”

POR: GRANDE RAMOS JOSÉ HUGO

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 Director de Tesis, Dr. Marcelo Zambrano.

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 familia y amigos.

José Hugo

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 ISTPN y lo utilice conforme sea conveniente

GRANDE RAMOS JOSÉ HUGO

C.C. 1711701738

RESUMEN

En el marco contextual se describe la problematización en la que se movilizan miles de ciudadanos en Quito. “Alrededor de 1756.000 personas usan diariamente el servicio de transporte público urbano en Quito” (Bustamante, 2015), la cantidad de ciudadanos que ocupan el servicio público a diario es abundante y en horas pico existe bastante aglomeración de personas donde son vulnerables para hurtos, robos, entre otros. La justificación que sustenta la investigación, está en que teniendo mayor prevención y cuidado se puede disminuir estos ilícitos; sobre lo cual se plantea el objetivo general y específicos que guían la tesis.

En el capítulo I se realiza la fundamentación científico – técnico con la descripción de los factores psicológicos, sociales, económicos que motivan a las personas a cometer delitos en contra de las personas que viajan en el transporte público y que por la desesperación de llegar a tiempo a su destino no se percatan que están siendo víctimas de delincuentes. De igual forma se realiza la fundamentación legal y conceptual.

En el capítulo II se lleva a efecto el marco metodológico donde se describe los métodos de investigación y la técnica como es la encuesta para recoger los datos a una muestra de la población de manera objetiva y directa en el lugar donde suceden los hechos; luego se procede a la tabulación y análisis de los datos.

En el capítulo III se realiza la propuesta en base de los resultados de la investigación de campo y el marco teórico donde se describen medidas de seguridad que deben ser aplicadas por los ciudadanos que ocupen el servicio público y que a diario sufre un sinnúmero de robos ya que en la mayoría por el monto del robo, el trámite no se denuncia.

ABSTRACT

The contextual framework describes the problems that are mobilized thousands of citizens in Quito. "About 1756.000 people use daily the urban public transport service in Quito" (Bustamante, 2015), the number of people occupying the public service on a daily basis is abundant and hours peak there is enough agglomeration of people where they are vulnerable to thefts, robberies, among others. The rationale underpinning the research, is that having greater prevention and care can reduce these illicit; which raises the general objective and specific guiding thesis.

Chapter I is the Foundation scientist - technician with the description of the social, economic and psychological factors that motivate people to commit crimes against people travelling by public transport and by the despair of reaching their destination on time does not realize that they are being victims of criminals. In the same way is the legal and conceptual basis.

In chapter II takes effect the methodological framework which describes research methods and technique as the survey to collect data on a sample of the population in an objective and direct in the place where are the facts; then it proceeds to the tabulation and data analysis.

In chapter III is the proposal on the basis of the results of field research and theoretical framework describing measures of security that must be applied by citizens who take up public service and daily suffering countless thefts since most by the amount of theft, not alleged the procedure.

ÍNDICE GENERAL DE CONTENIDOS

Contenido

INTRODUCCIÓN	1
Planteamiento del Problema.....	2
Formulación y Sistematización del Problema.....	3
Formulación	3
Sistematización.....	3
Objetivos de la Investigación.....	4
Objetivo General	4
Objetivos Específicos.....	4
Justificación del tema.....	4
CAPÍTULO I.....	6
1. MARCO TEÓRICO	6
1.1 Antecedentes Investigativos	6
1.2 Fundamentación Científica - Técnica	7
1.2.1 Sistemas integrados de transporte en Quito.....	7
1.2.2 Transporte público, afectaciones ineludibles al usuario..	10
1.2.3 Las técnicas utilizadas por los carteristas	14
1.2.4 Las principales características de estos delincuentes...	14
1.2.5 En qué sitios actúan.....	15
Inseguridad.....	15
1.2.6 Orígenes de la inseguridad emocional.....	16
1.2.7 Cómo superar la inseguridad emocional.....	16
1.2.8 El delito, la principal fuente de inseguridad social.....	16
1.2.9 Tipos de Pasajeros.	16
1.2.10 Tipos de Robos.....	18
1.2.11 Tipos de Transporte Público.	22
1.2.12 Análisis del delito	25
1.2.13 Etapas de desarrollo del delito.....	25
1.3 Marco Conceptual.	26
1.4 Fundamentación Legal	30
CAPÍTULO II.....	33
2. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.....	33
2.1. Fuentes de información	33
2.1.1 Fuentes primarias	33
2.1.2 Fuentes de información secundarias.....	34
2.1.2.1 Internet.....	34
2.2 Diseño de la investigación	34
2.2.1 Proceso de investigación científica	35
2.3 Enfoque, modalidad y tipo de investigación.....	36

2.3.1 El enfoque	36
2.3.2 Modalidad	36
2.3.3 Tipo de investigación	37
2.3.4 Fase exploratoria.....	37
2.3.5 Estudio correlacional.....	38
2.3.6 Métodos de investigación.....	38
2.4. Plan de muestreo.....	39
2.3.1 Determinación de la población	39
2.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	41
2.6. Técnicas de procesamiento de la información.....	43
2.7 Tabulación de datos e interpretación.....	45
CAPÍTULO III.....	55
3. PROPUESTA.....	55
3.1. Tema.....	55
3.2. Antecedentes de la propuesta	55
3.3. Justificación	56
3.4. Objetivos.....	57
3.4.1. Objetivo General	57
3.4.2. Objetivo Específicos.....	57
3.5. Desarrollo de la propuesta.....	57
3.6 Presupuesto	66
3.8.2. Recomendaciones	66
4.CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	68
4.1. Conclusiones	68
4.2. Recomendaciones	68
5. GLOSARIO.....	70
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	71
Trabajos citados.....	71
Anexos	74

LISTA DE TABLAS

Tabla 1	Variables de la encuesta	40
Tabla 2	Calculo de la muestra	41
Tabla 3	Robo en el bus	45
Tabla 4	Móvil del robo	46
Tabla 5	Horario del robo	47
Tabla 6	Lugar del robo	48
Tabla 7	Robo con violencia	49
Tabla 8	Recibe ayuda de los miembros del bus	50
Tabla 9	Procedencia de los delincuentes	51
Tabla 10	Teléfonos de la Policía	52
Tabla 11	Estrategias de la Policía	53
Tabla 12	Colaboración con la Policía	54

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Aglomeración en el bus	7
Figura 2	Robo en el bus	45
Figura 3	Móvil del robo	46
Figura 4	Horario del robo	47
Figura 5	Lugar del robo	48
Figura 6	Robo con violencia	49
Figura 7	Recibe ayuda de los miembros del bus	50
Figura 8	Procedencia de los delincuentes	51
Figura 9	Teléfonos de la Policía	52
Figura 10	Estrategias de la Policía	53
Figura 11	Colaboración con la Policía	54

INTRODUCCIÓN

Los ciudadanos para realizar sus actividades profesionales, personales, de comercio se trasladan en un 80% en el transporte público, sea este Municipal, privado; en transporte urbano, interprovincial.

En Quito, por ser la capital del Ecuador, se ubican el mayor número de las oficinas públicas, con un tráfico vehicular complicado, donde no existe espacios suficientes para parqueo y con el riesgo que le roben el vehículo o hurten cualquier cosa que se encuentre dentro de este, los ciudadanos utilizan el transporte público, que gracias a la topografía de la ciudad, considerada un rectángulo, existe tres corredores de transporte municipal: El trole, La Ecovía y La Metrovía; en las que las cooperativas de transporte alimentan a estos corredores centrales de transporte.

Los horarios de estudios, de trabajo, de atención en las oficinas es estandarizado, existe la afluencia de usuarios en las conocidas horas pico, tanto en la mañana, al medio día y en la tarde utilizan la mayoría de público; por esta razón el Municipio de Quito acaba de incorporar 40 unidades articuladas de transporte pública, con otros planes que se irán desarrollando como el metro, el avance de las líneas hasta la mitad del mundo, calderón, comité del pueblo.

Los pasajeros que utilizan este servicio a diario, se ven inmersos en varios maltratos como viajar incómodos, peligros al tomar o bajar de un bus y ser víctima de robos dentro de las unidades de transporte; los delincuentes aprovechan la acumulación de pasajeros para cometer sus ilícitos afectando a los ciudadanos. En la investigación se desarrolla un estudio de campo y bibliográfico para describir el modus operandi y afectaciones a los pasajeros; para con los resultados elaborar una propuesta que vaya a socializar medidas de seguridad entre los usuarios que minimice el robo en este tipo de servicio.

Planteamiento del Problema

El robo como una problemática histórica se ha desarrollado en el transcurso de los años desde hace algunas décadas atrás se presenta en varias modalidades como asaltos, robos, hurtos, entre otros, es por eso que hoy evidenciamos diversos modos de robo, incluso de una manera organizada, preparada lo cual nos permite sacar una conclusión que hoy en día tenemos que tener más cuidado, precaución, y sobre todo prevención para así no ser víctimas fáciles de este modo de asalto.

En la ciudad de Quito durante el transcurso de los años se ha presentado este tipo de modo operativo que infiltrados de pasajeros abusando de su papel comenten el robo a los pasajeros de estos medios de transporte, lo que ha acarreado que los usuarios tengan temor e inseguridad al momento de viajar en este transporte.

Las autoridades del Municipio de Quito, los directivos de las diferentes compañías de transporte en conjunto con la Policía han desarrollado planes y medidas que podrían ser un modo de solución ante esta problemática, han implantado unos kits de seguridad para estos tipos de transporte, los cuales han ayudado a reducir en cierta parte los índices delincuenciales, permitiendo generar un servicio más tranquilo por parte de los transportistas y buscar de alguna manera reducir el nivel de inseguridad en estos transportes.

Durante todo el año 2014 se ha podido evidenciar que en el transporte público, los pasajeros han sido víctimas de robo y hurto por parte de ladrones disfrazados de vendedores ambulantes y pasajeros comunes, quienes al subirse al bus supuestamente por vender sus productos o viajar, observan los puestos donde hay pocas personas, o las que están al último para así aprovechar y robarles sus pertenencias o dinero con amenazas de agresiones graves si las personas no colaboran con ellos y

cuando existe aglomeración de pasajeros, especialmente en las horas pico.

Por esta razón los usuarios sienten temor e inseguridad al momento de transportarse en estos buses. La falta de medidas de control y seguimiento, que protejan al pasajero del servicio urbano de la capital, se limitan a escuchar en el transporte municipal por parte de los conductores, en los altos parlantes una voz de alerta con las pertenencias, pero a diario se observa que los usuarios han sido víctimas de hurtos, los delincuentes se llevan carteras, teléfonos celulares, dinero, joyas y demás artículos que están en poder de los pasajeros, pero como el trámite de denunciar lleva tiempo y el monto del robo es mínimo no se presenta denuncia, por lo que los delincuentes ve como oportunidad para seguir operando.

Formulación y Sistematización del Problema

Formulación

¿Cuáles son los factores que provocan la inseguridad de los pasajeros que se transportaron en los buses de servicio público de Quito, en el año 2014?

Sistematización

¿Cuál será la sustentación teórica y legal de los delitos de robo a personas que viajan en el transporte público?

¿Cuál será el modus operandi de los delincuentes que roban a los pasajeros?

¿Qué sistemas de control se desarrollará para el acceso de vendedores ambulantes en los buses de servicio público?

Objetivos de la Investigación

Objetivo General

Desarrollar un plan preventivo de seguridad para los usuarios del servicio urbano público, a través de la investigación de campo que de su aplicación pueda disminuir el robo a los pasajeros en la ciudad de Quito.

Objetivos Específicos

- Desarrollar la sustentación teórica y legal de los delitos de robo y hurto a personas que viajan en el transporte público.
- Describir el modus operandi de los delincuentes que roban a los pasajeros, por medio de la investigación de campo, para que baje el efecto y el número de hechos delictivos.
- Desarrollar guías propuestas de sistemas de control sobre el acceso de vendedores ambulantes en los buses de servicio público con el fin de que mejore el nivel de confianza de los usuarios.

Justificación del tema

El presente trabajo permite evidenciar, la inseguridad en el sistema urbano de la capital por causa de varios factores como por ejemplo: la desintegración familiar, la falta de educación, el desempleo, las malas influencias de las amistades desarrollándose en personas de diferentes edades, que se dedican al robo, al hurto abusando de su identidad como un falso vendedor ambulante o pasajeros en estos tipos de transportes.

Una de los principales objetivos de la investigación es identificar el nivel de inseguridad en el transporte urbano de Quito.

Por ende este trabajo se realizará para encontrar causas de robo y hurto y con los resultados de la investigación de campo desarrollar una que viabilicen la disminución de esta problemática en la sociedad mediante la

implementación de entrevistas, encuestas y estudios los cuales nos permitirán reducir los índices de inseguridad en el transporte público.

Desarrollar el trabajo de investigación es importante para que el Tecnólogo de Seguridad Pública de soporte al profesional de policía y pueda mejorar sus conocimientos, aprender técnicas de investigación. La Institución Policial se beneficiará porque al conocer los resultados de la investigación podrá establecer nuevas estrategias que le permitan cumplir mejor su trabajo, La ciudadanía que ocupa a diario el transporte público podrá recibir un servicio de calidad seguro y con respeto.

CAPÍTULO I

1. MARCO TEÓRICO

1.1 Antecedentes Investigativos

Según (Cardenas, 2008), las causas por las cuales los delincuentes (usando la imagen de pasajeros o vendedores informales), roban a los pasajeros de los transportes públicos podría ser el desempleo, la falta de educación, la violencia intrafamiliar, los conflictos familiares, el consumo de drogas y alcohol, y demasiada autoconfianza de los usuarios de estos medios al momento de transportarse.

El Transporte Público de Quito manifiesta que la inseguridad en los buses de Quito es un problema que viven cada día muchas personas que toman las líneas de buses en los barrios de la capital. Por esta razón es que se ha realizado una variedad de campañas en las diferentes paradas de buses.

Además del acoso que se ha presentado en las diferentes líneas de transporte público, del maltrato a la hora de querer coger un bus o el mal estado en las paradas. “El robo es una causa que afecta a la ciudadanía quiteña, la mayoría de asaltos se da por el exceso de personas que se suben a un solo bus” (Guamán, 2009, pág. 78)

Según la Encuesta de Victimización y Percepción de Inseguridad, realizada desde diciembre del 2010 hasta mayo del 2011 por el

Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (OMSC), el transporte público ocupa el segundo lugar en la escala de sitios donde se cometen asaltos contra personas, con un 10,9%. En primer lugar están los que ocurren en la vía pública (67,7%)

Cómo se puede observar en estas cifras, los buses es el segundo lugar donde se roban. Por eso hay que tomar varias precauciones antes de subir a un bus y esperar en las paradas. Existen varias modalidades de robo las cuales son las que comúnmente son las más utilizadas.

1.2 Fundamentación Científica - Técnica

1.2.1 Sistemas integrados de transporte en Quito

Movilizarse dentro de Quito es una tarea complicada, sólo hace falta unos cuantos datos básicos sobre la orientación de las calles, las diferentes zonas que existen en Quito, como diferenciar las líneas de buses, los taxis y los sistemas integrados de transporte



Figura 1 Aglomeración en el Bus
Fuente: El Comercio (agosto 2014)

Existen tres sistemas integrados de transporte en el Distrito Metropolitano de Quito y son el Trolebús, la ECOVÍA y el METROBÚS Q. Los tres recorren la ciudad longitudinalmente, es decir de sur a norte y viceversa, por tres ejes específicos: el Trolebús por toda la Av. 10 de Agosto, la ECOVÍA por la Av. 6 de diciembre, y el METROBÚS Q por la Av. Prensa y la Av. América.

Hasta el momento el Trolebús es el único que recorre la ciudad hasta el sur, los otros dos sistemas se hallan en planificación para extender su servicio, por ahora solo llegan al centro de la ciudad (al sur del centro histórico).

1.2.1.1 El Trolebús

En el texto (Zapata, 2013), es el sistema más viejo de Quito, por ende el que más se ha desarrollado. Recorre casi toda la ciudad en su eje longitudinal: desde el sector de “La Y” al norte, cerca del aeropuerto, hasta el sector de Quitumbe al sur, donde se encuentra la Terminal Sur de buses interprovinciales. El servicio es organizado en materia de horarios y frecuencia de recorridos, funciona desde las 5h00 hasta las 24h00 de lunes a viernes, fines de semana y feriados de 6h00 a 22h00. Pasada la medianoche se ofrecen recorridos nocturnos con una frecuencia de 30 minutos de intervalo entre cada unidad y un costo de \$ 0,50 USD el pasaje.

Posee varias rutas de integración hacia los barrios periféricos de la ciudad, tanto en la Estación Norte de “La Y”, en la Estación Sur de “El recreo” y en la Estación Sur “Morán Valverde”. En cada una de las estaciones mencionadas se pueden encontrar los horarios y frecuencia de cada ruta alimentadora.

1.2.1.2 LA ECOVÍA

Recorre longitudinalmente la ciudad por su lado oriental, al norte desde la Av. Río Coca, al sur desde la Estación Marín-Los Chillos de buses interparroquiales. La ventaja que tiene este sistema ante los otros dos son sus paradas. En cada parada hay un solo andén tanto para los buses de ida como los de vuelta, a diferencia de los otros dos sistemas donde hay dos andenes separados por parada. Esto implica que al viajar en ECOVÍA se puede descender en cualquier parada para tomar el bus de regreso en el mismo andén y, especialmente, sin pagar otro pasaje.

Similar al Trolebús, la ECOVÍA es relativamente organizada en horarios y frecuencia de recorridos. Opera desde las 6h00 hasta las 22h00, de lunes a domingo, incluyendo feriados. Pasado las 22h00 entra en funcionamiento el recorrido nocturno con frecuencias de 30 minutos cada unidad y un costo de \$ 0,50 USD el pasaje.

En la Estación Norte “Río Coca” existen varias rutas de integración, incluyendo una que se integra con la Estación Norte del Trolebús y otra que se dirige al Terminal Norte de Carcelén de buses interprovinciales.

La frecuencia de recorrido y el horario de las diferentes rutas de integración se encuentran publicadas a lado de los andenes de embarco de cada una.

1.2.1.3 EI METROBÚS Q.-

En el texto (AMT, 2014), es un sistema que se encuentra en manos privadas y lo que ha planeado junto con el Municipio del D.M.Q (Distrito Metropolitano de Quito) es extenderlo e integrar los dos sistemas anteriores a todo el nuevo sistema de transporte que

operaría en Quito. Por el momento a este sistema se lo conoce por el Corredor Central Norte que va desde la Estación de Transferencia Norte “La Ofelia” por toda la Av. Prensa y la Av. América, llegando hasta la Estación Marín-Los Chillos de buses interparroquiales. Este servicio no es tan organizado como los dos anteriores, operan desde las 6h00 hasta las 22h00 aproximadamente. Fines de semana y feriados desde las 6h00 hasta alrededor de las 21h00.

En la Estación Norte “La Ofelia” existen varias rutas de integración a barrios periféricos del norte, incluyendo una ruta de integración al Terminal Norte de Carcelén de buses interprovinciales y, en especial, aquí es donde puede tomar el bus que se dirige a la Ciudad Mitad del Mundo, la tarifa es diferenciada desde cinco hasta veinticinco centavos de dólar tomándolo dentro de la estación.

La frecuencia de recorridos de estos buses y sus horarios no están publicados y, por ende, son algo desorganizados e irregulares.

Cincuenta y seis operadoras de transporte público convencional del Distrito Metropolitano de Quito están aptas para trabajar con el sistema de Caja Común para la recaudación de sus ingresos, mediante la modalidad de la entrega de boletos a los pasajeros. Se trata de un método de distribución más equitativa de los ingresos por el cobro de pasajes en el transporte público.

1.2.2 Transporte público, afectaciones ineludibles al usuario

Para los usuarios del transporte público, la espera de un bus que los traslade a su lugar de trabajo, se ha convertido en un dolor de cabeza; a diario los ciudadanos luchan por entrar a las escasas unidades del sistema de transporte público administrado por el Municipio y los que pertenecen a las cooperativas y compañías autorizadas en la capital, otros esperan mucho tiempo en las paradas,

y a un grupo no le queda otra alternativa que abordar un taxi, un bus pirata.

El mal servicio que presta el sistema de transporte público, afecta a los miles de usuarios de este sistema, su calidad de vida se ve desmejorada, llegan tarde a sus trabajos, la inseguridad, tienen menos horas de descanso y mucho menos tiempo para compartir con su familia.

Observando el problema del transporte desde otra perspectiva, este es mucho más complejo, ya que implica el derecho a la movilidad, es decir el privilegio o la libertad de desplazamiento que debería tener un ciudadano, persona, consumidor, usuario.

El derecho a la movilidad no sólo pone de manifiesto el derecho al libre desplazamiento sino que también recuerda el acceso a beneficios y servicios básicos en una sociedad, tales como la educación, el trabajo y la salud. Todos pilares de un crecimiento integral verdadero más allá de las medidas gubernamentales. (SeguridadCiudadana, 2015)

En el texto (Balladares, 2014), de la movilidad de las personas depende la productividad y el desarrollo de las ciudades a nivel mundial, el movimiento es progreso, por medio de éste podemos desplazarnos a los centros educativos, acudimos a los servicios de salud o dirigimos a nuestro lugar de trabajo, el ser humano necesita un sistema de transporte que le permita movilizarse para cumplir con sus tareas diarias, tanto personales como laborales y familiares.

El derecho a la movilidad debe ser garantizado por las ciudades, a través de sus gobiernos seccionales, como reza en la Constitución y se pasó la Competencia a los GAD'S, derecho al transporte y

movilidad públicos, señalando que el transporte público debe ser accesible a todas las personas y debe tener un precio razonable.

Una consideración particular, que vincula las afectaciones a las que se han sometido los usuarios del sistema de transporte público, es aquella que riñe con el objetivo de lo especificado en el artículo 264 de nuestra Carta Magna, sobre la Competencia exclusiva de los gobiernos municipales en el literal 6.- “Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”, que se inspirarán en el bienestar social y el interés público.

El sistema público de transporte debe, primordialmente, beneficiar al usuario, mejorar su calidad de vida y satisfacer las expectativas de la sociedad para hacer nuestra ciudad más productiva.

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. (Cárdenas M. , Comportamiento Social, 2002)

“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” (Aguirre, 2009, pág. 32).

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 y atracos callejeros, es más probable que ocurran en lugares populares, porque en esos puntos coinciden personas de distintos barrios que no se conocen.

En el texto (Peña, 2005), 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.

Por ejemplo, es posible reducir la criminalidad mediante la moderación del tráfico y la orientación de las ventanas de forma tal que los vecinos puedan vigilar mejor sus propias calles.

Los carteristas, esos ladrones silenciosos que actúan ante el menor descuido o distracción, suelen ser los peores enemigos de los turistas, de los pasajeros comunes. Así, es bastante común escuchar a viajeros quejarse por haber encontrado, de repente, su bolso o mochila

vacía. Sin cartera, sin cámara fotográfica, sin teléfono celular, entre otros.

1.2.3 Las técnicas utilizadas por los carteristas

En el texto (Fuentes, 2011), hacen lo suyo con mucho cuidado. Tanto que es casi imposible darse cuenta en el momento. Pues algunas de las formas en las que actúan son estas:

- Rozar el bolsillo: así pueden averiguar dónde está la cartera o el móvil.
- Empujar en un paso de cebra: para que la víctima levante las manos y acceder a sus bolsillos.
- Aprovechar descuidos: cuando se deja la mochila abierta.
- Distraer: fingen una pelea, manchan la camisa, dejan caer moneda.
- Con el sexo: una mujer atractiva que se hace la borracha para manosear.
- Observación: miran a la persona que está en el cajero automático, a la hora de pagar algo, cuando alguien guarda la cartera o el móvil.
- Camuflaje: los carteristas son expertos en el arte del disfraz. Sus preferidos son el de hombre de negocios, el de mujer con bebé, el de turista o el del hombre del gas.
- Taparse un brazo con una chaqueta: de esta manera evitan el contacto visual y pueden inclinar la cabeza.
- Tapar la visión de la víctima: enseñan un mapa o pasan por viajeros que leen el periódico.
- Hacen parar: bloquean el paso.

1.2.4 Las principales características de estos delincuentes

- Los carteristas son profesionales del hurto
- Su entorno ideal son las aglomeraciones
- Los carteristas son expertos conocedores de la legislación

- Los carteristas no suelen ser violentos
- Los carteristas no suelen ser denunciados
- Los carteristas actúan en grupo y están organizados
- Los carteristas son expertos en el arte del camuflaje
- Los carteristas son habituales y reincidentes
- Los carteristas no roban para comer
- Los carteristas son una seria amenaza para el turismo

1.2.5 En qué sitios actúan

Los carteristas suelen estar en lugares en los que concurre mucha gente es por ello que habrá que prestar especial atención en los siguientes sitios:

- Transporte público
- Vía pública y aglomeraciones
- Cafeterías, bares, restaurantes
- Zonas de copas y fiestas populares
- Mercados, tiendas, centros comerciales

Inseguridad.

Se conoce como inseguridad a la sensación o percepción de ausencia de seguridad que percibe un individuo o un conjunto social respecto de su imagen, de su integridad física y/o mental y en su relación con el mundo. Existen diversas causas entornos en donde puede referirse a la inseguridad. (Armendariz G. , 2008)

Cabe destacarse que en muchos casos la inseguridad puede desembocar en complejos estados emocionales tales como la paranoia, excesiva timidez que impide relacionarse con el entorno o directamente el aislamiento social total. Cuanto más grande sea la inseguridad en este sentido mayor será el aislamiento al que se someta la persona que la padece.

1.2.6 Orígenes de la inseguridad emocional.

Sin excepciones los especialistas indican que la falta de seguridad en este aspecto tiene su comienzo durante la infancia de la persona y como consecuencia la misma se irán desarrollando diversos mecanismos de defensa para defenderse de la misma, mientras tanto, esos mecanismos aflorarán cada vez que la persona se sienta amenazada e irán conformando una red sobre el individuo que luego será difícil de desentrañar. (Guamán, 2009)

1.2.7 Cómo superar la inseguridad emocional.

Según (Carrasco, 2010), recetas absolutas, sin embargo, la psicoterapia es una de las alternativas más efectivas a la hora de combatir la inseguridad emocional. El terapeuta a través de los encuentros cotidianos con el paciente lo pondrá frente a frente con sus inseguridades y de esta manera, al enfrentarlas y reconocerlas sin escudarse en mecanismos psicológicos, podrá de a poco superar.

1.2.8 El delito, la principal fuente de inseguridad social

En un grupo social, la inseguridad es a menudo producto del incremento en la tasa de delitos y crímenes, y/o del malestar, la desconfianza y violencia generados por la fragmentación de la sociedad. .

El delito es lisa y llanamente la violación de la ley vigente en un estado de derecho y que puede manifestarse de diversas maneras, aunque, en todas ellas se encuentra muy presente la violencia.

1.2.9 Tipos de Pasajeros.

La palabra pasajero es aquella que se usa para designar a todas las personas o individuos que se encuentran viajando de un punto o ubicación hacia otra. El pasajero es además quien viaja pero gracias a la

conducción de otro ya que él no realiza ninguna acción de dirección sobre el vehículo o medio de transporte.

Adulto

Persona que al iniciar el viaje tiene 12 años cumplidos o más. Paga el 100% de la tarifa aplicable.

Menor

Persona que al iniciar el viaje tiene 2 años o más cumplidos Pero menos de 12 años. Si la regla de la tarifa lo permite, se le aplicara un descuento del 15 al 20%.

Infante

Persona con más de 7 días de nacido y menos de 2 años de Edad, viaja gratis, no tiene derecho a asiento, alimentos ni franquicia de equipaje, deberá ir acompañado de un adulto. Paga un cargo de seguridad en Aeropuerto.

Robo

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 las personas. Son precisamente estas dos modalidades de ejecución de la conducta las que la diferencia del hurto, que exige únicamente el acto de apoderamiento.

La mayor peligrosidad del atraco, por el uso de esta fuerza o intimidación, justifica que la pena sea superior a la que se establece por el hurto.

Dentro del atraco hay dos modalidades distintas, una que se distingue por el empleo de la fuerza en las cosas y otra por la violencia o intimidación en las personas.

El primero es aquel en el que se utiliza una fuerza, una violencia para acceder al lugar donde se encuentra la cosa. En ocasiones, también se definen como atracos aquellas acciones en las que, a pesar de no mediar fuerza o intimidación, existe algún otro elemento que lo distingue del mero hurto. Por ejemplo, es posible definir como atraco a aquel que se produce mediante el uso de una llave falsa, arma blanca, cuchillo punzo cortante y otros objetos necesarios que utilice la persona atracadora. Esta aplicación se hace por la similitud entre la utilización de objetos con la fuerza que se puede emplear para romper esa barrera (la puerta) que protege del atraco.

El atraco con violencia o intimidación en las personas es aquel caracterizado porque se ejerce una fuerza vis física o una intimidación vis compulsiva para vencer la resistencia del dueño o poseedor de las cosas a su entrega.

1.2.10 Tipos de Robos.

Encalomo: Es el delincuente que se esconde en el lugar del robo antes de que cierre el establecimiento, actuando una vez que se queda solo. Suelen ir varios individuos. Es un robo un tanto en desuso y se ha venido detectando últimamente en almacenes de los grandes polígonos e iglesias. (Valenzuela, 2008)

Carteristas: El carterista "sañero" es el delincuente que sustrae la cartera a la víctima para apropiarse de los billetes, monedas o las tarjetas de crédito "plásticos". El lugar o lugares habituales donde ejecuta el hecho "pasto" es en mercadillos, acontecimientos deportivos, ferias, autobuses, siempre donde haya grandes aglomeraciones de personas.

Salteador: "bosque" es el que saltea y roba en los despoblados o caminos.

Puede actuar solo o acompañado y existen diversas técnicas:

Piquero: Utiliza los dedos índice y medio protegido por un periódico o prenda de vestir "muleta" que oculta la operación a los presentes y que acto seguido pasa la cartera al cómplice "pasar el burro".

Bolsillero: Abre el bolso de las mujeres e introduce las manos para apoderarse de los monederos.

Lancero: Técnica sudamericana practicada por carteristas de aquellos países que utilizan pinzas adaptadas o alambres para "levantar" la cartera. En desuso ha caído la tradicional forma utilizada por los viejos carteristas "sirleros" quienes valiéndose de una cuchilla de afeitar "sirla" cortaban los forros de los bolsillos para sacar las carteras.

Descuideros: Se llaman así a los delincuentes que actúan aprovechando o provocando la distracción de las víctimas. Dentro de este tipo existen "los maleteros" y "los mecheros".

Maleteros: Están especializados en la sustracción de maletas, bolsas de viaje, cámaras fotográficas y cuantos efectos puedan llevar quienes se disponen a viajar. Sus lugares de actuación son las estaciones de ferrocarril, autobuses, estaciones marítimas, aeropuertos y vestíbulos de hoteles.

Mecheros: Actúan en los grandes almacenes y superficies comerciales. Están los "empalmadores" que hacen el trabajo entre varios individuos, donde mientras uno distrae al dependiente -prefieren jóvenes- el otro se lleva en la mano un objeto pequeño pero de gran valor, fundamentalmente joyas. Utilizan pegamentos o chicles para hacerlo.

Butroneras: Son mujeres provistas de un gran mandil camuflado bajo una prenda de vestir amplia. Como en el caso anterior suelen ir varias, una de las cuales denominada “la cartujera” es la encargada de vigilar o distraer al dependiente.

Los hurtos por descuido constituyen una pesadilla para los establecimientos comerciales, quienes tratan de combatirla con el uso de numerosos sistemas de seguridad, que van desde las cámaras de TV de circuito cerrado, pasando por vigilantes de seguridad y chips y barras de código en los distintos artículos.

Vendedores Ambulantes.

Los vendedores ambulantes son una parte importante de las ciudades y las economías urbanas en todo el mundo. Distribuyen mercancías y servicios asequibles al ofrecerles a los consumidores opciones de venta minorista conveniente y accesible. También forman una parte vital de la vida social y económica de una ciudad, y los turistas los buscan para vivir una experiencia local auténtica y conocer lugares públicos dinámicos.

Transporte Público.

Según (Veloz, 2009), el transporte público es el término aplicado al transporte colectivo de pasajeros. A diferencia del transporte privado, los viajeros de transporte público tienen que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrezca el operador. Usualmente los viajeros comparten el medio de transporte y está disponible para el público en general.

Como autobuses, trolebuses, tranvías, trenes, ferrocarriles suburbanos o ferris. En el transporte interregional también coexiste el transporte aéreo y el tren de alta velocidad. Algunos, como los taxis compartidos, organizan su horario según la demanda. Otros servicios no se inician hasta que no se complete el vehículo. En algunas zonas de baja demanda

existen servicios de transporte público de puerta a puerta, aunque lo normal es que el usuario no escoja ni la velocidad ni la ruta.

El transporte público urbano puede ser proporcionado por una o varias empresas privadas o por consorcios de transporte público. Los servicios se mantienen mediante cobro directo a los pasajeros. Normalmente son servicios regulados y subvencionados por autoridades locales o nacionales. Existen en algunas ciudades servicios completamente subvencionados, cuyo coste para el viajero es gratuito.

Transporte Público Ilegal.

Muchos países subdesarrollados se enfrentan al problema del transporte público ilegal. En varias mega ciudades, como Calcuta, Ciudad de México, entre otras, muchas personas, para sobrevivir, cobran una tarifa fija por transportar, ilegalmente, personas en vehículos (furgones y camionetas son los más comunes) no licenciados, haciéndose pasar por un transporte oficial. Esto causa grandes perjuicios económicos para la compañía de transporte público que operan en la ciudad (debidamente licenciadas por el órgano de transporte oficial de la ciudad/país). Este tipo de transporte también pone en peligro la vida de los pasajeros transportados, debido al uso de vehículos no inspeccionados, que presentan a veces problemas mecánicos; o debido al conductor que, al no ser certificado por la autoridad correspondiente, es causante de choques, entorpecimiento del flujo vehicular y, en ocasiones, tragedias mayores, al no respetar los reglamentos establecidos. (Tapia, 2005).

Además, entre los peligros que existen para los usuarios de este tipo de transporte se encuentra un alto índice de delincuencia (robos o asaltos e, incluso, secuestros), ya que muchos grupos de delincuentes crean estas falsas unidades de transporte para dedicarse a este tipo de prácticas

delictivas, llamando la atención de sus víctimas al cobrar una tarifa menor a la establecida.

1.2.11 Tipos de Transporte Público.

El transporte público urbano permite el desplazamiento de personas de un punto a otro dentro de la ciudad, disminuye la contaminación y la aglomeración de vehículos, ya que un bus tipo urbano tiene capacidad para 90 pasajeros; existen los siguientes tipos de transporte público.

Autobús: Los autobuses son prácticos y eficientes en rutas de corta y media distancia, siendo frecuentemente el medio de transporte más usado a nivel de transporte público, por constituir una opción económica. Las compañías de transporte buscan establecer una ruta basada en un número aproximado de pasajeros en el área a ser tomada. Una vez establecida la ruta, se construyen las paradas de autobuses a lo largo de esa ruta.

Sin embargo, dada su baja capacidad de pasajeros, no son eficientes en rutas de mayor uso. Los autobuses, en rutas altamente usadas, producen mucha contaminación, debido al mayor número de autobuses que son necesarios para el transporte eficiente de pasajeros en esa ruta. En este caso, es mejor el metro. Otra posibilidad es la construcción de un tramo único y especial para los autobuses, es decir, la implementación de un Sistema de Buses de Tránsito Rápido, con lo cual es posible llegar a capacidades cercanas a las de un sistema de metro, y mucho mayores que las de un sistema de tranvías. Uno de los ejemplos más interesantes de un sistema de buses de alta capacidad es Transmilenio en Bogotá. (Wikipedia, 2014)

Tren: El tren es un tipo de transporte público inter-urbano, más usado para el transporte de pasajeros masivos, cubriendo una ruta entre dos puntos bastante alejados, siendo, generalmente, de responsabilidad nacional. A veces son de responsabilidad regional, cuando son usados como medio de transporte de pasajeros en una gran ciudad, o entre diferentes ciudades próximas una de la otra. Generalmente, a los pasajeros de trenes inter-urbanos no les es concedido el derecho de transferencia para otros medios de transporte público de una determinada ciudad sin antes pagar una tasa integral para el uso de un transporte dado. (Wikipedia, 2014)

Transbordador: El transbordador (ferry) cubren ciertos tramos entre dos puntos separados por una masa de agua, que no poseen acceso entre sí por medio de puentes o túneles, o cuando tales conexiones están muy alejadas de rutas de interés público. (Wikipedia, 2014)

Bicicletas Públicas: Desde hace algunos años también se ofrecen sistemas de alquiler público de bicicletas. Son diferentes de los alquileres convencionales porque las estaciones forman una red por la ciudad y posibilitan así recorridos unidireccionales (one way) para llegar al centro de trabajo, de estudio o ir de compras. Así las bicicletas son accesibles para todos y se disminuye el problema de robo de las bicicletas privadas. Los usuarios tienen que identificarse electrónicamente antes de recoger una bicicleta para evitar el robo y vandalismo.

Autobús escolar: Usado para la locomoción de estudiantes, de sus casas a sus escuelas.

Autobús inter-urbano: Usado para el transporte de personas entre dos diferentes ciudades.

Taxi: Usado por personas que prefieren confort y agilidad, o cuando otro transporte público en una región dada es inexistente.

Objeto del delito

Resulta erróneo considerar que el objeto del delito sea la cosa o el hombre sobre los cuales se ejerce la acción criminosa, pues el delito, no como un hecho material, sino como el ente jurídico; la acción material tendrá por objeto la cosa o el hombre, pero el ente jurídico no puede tener como objeto suyo sino una idea, el derecho violado, que la ley protege con su prohibición (Sotomayor, 2011).

La acción, mira como el hecho material se compone de diversas fases, cada una de las cuales tiene en perspectiva un objeto distinto que se encuentra en las cosas, o en los hombres sobre los cuales dicha acción sucesivamente se desarrolla; considerado en el resultado del conjunto de aquellas fases, su objeto, no ya material sino ideal, varía según el diverso aspecto por el cual se considera tal resultado. Así, por ejemplo, en el hurto el objeto del acto material de apoderarse de la cosa ajena será la cosa misma; pero considerado en este hecho por su aspecto ideal surgen diversos entes ideales, precisamente porque varía el objeto.

Dinámica del delito

El estudio exhaustivo del delito nos conduce a esta conclusión: a definirlo como un fenómeno jurídico social de etiología múltiple protagonizada por hombres sometidos a permanente evolución en un escenario esencialmente dinámico, de esta realidad firme e inamovible ha surgido la moderna modalidad de investigación científica del delito que consiste en aislar el caso particular para exponerlo al enfoque múltiple de las diferentes teorías etiológicas a objeto de obtener el esclarecimiento de su peculiar motivación.

1.2.12 Análisis del delito

En el mundo fenomenológico se producen exteriorizaciones que son consecuencia de manifestaciones de la naturaleza y del hombre, ser dotado de inteligencia y voluntad; esas manifestaciones del hombre como producto de su hacer causal no siempre interesan al derecho, van a interesarle aquellos comportamientos que otras guardan con él alguna relación, encontramos así conductas jurídicas y aquella que no lo son y en éstas, ilícitos de índole civil mercantil, laboral, penal, etc. Consideramos al delito como una conducta típica y antijurídica, pero estimado como un todo orgánico, como fenómeno del mundo exterior, del que va a ser el centro la conducta humana caracterizada por ser típica y antijurídica. (Zuñiga, 2012)

1.2.13 Etapas de desarrollo del delito

Es necesario la voluntad para la realización o ejecución de todo delito doloso; la realización de toda voluntad puede permanecer en los primeros estadios, y puede llegar hasta la total ejecución de la decisión a la acción, también en el delito consumado transcurren desde la decisión a la acción hasta la total realización, una serie continuada de grados de ejecución; en el derecho penal no se castiga la voluntad mala como tal, sino la voluntad mala en realización; esto, no sólo porque la voluntad mala no es aprehensible y la moralidad no puede ser impuesta a la fuerza, sino también por el profundo abismo que separa en último caso los pensamientos del hombre.

En el COIP, se lo encuentra como “Delitos contra la propiedad”. En la Sección Novena. Podemos definir a propiedad como como el dominio que está prescrito en el Art 583 al 586, del Código Civil 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.

Un estudio realizado da como resultado el motivo de las causas por la que una persona se vuelve un delincuente, los cuales se detallan a continuación:

La pérdida de valores éticos y morales.

- La mala administración de los gobiernos.
- La falta de aplicación de las Leyes y corrupción de la Función Judicial.
- La generalizada corrupción que se encuentra en todos los estratos sociales.
- La crisis económica.
- El desempleo masivo.
- La migración campesina.
- La inflación de los últimos años.
- La falta de alimentación, vivienda, salud, educación entre otras.

Agresiones

Es una conducta hostil o destructiva cuya finalidad es provocar un daño a otro. Se lo usa con frecuencia en el robo mediante la agresión física o moral sobre las personas.

1.3 Marco Conceptual.

Inseguridad:

Es un estado anímico de preocupación motivado por sentirse no seguro, y por lo tanto, temeroso.

Esto puede deberse a características propias de la personalidad, que hace que ciertas personas no crean en sí mismas como capaces de lograr las metas propuestas, provocado por una baja autoestima, o que

consideren falsamente que los demás, sean personas u objetos que lo rodean, puedan alterar su tranquilidad y ponerle obstáculos provocándole riesgos en su vida, sus propiedades, o sus acciones. (De Conceptos, 2014)

Pasajero:

El pasajero es todo ser humano transportado en un medio de transporte, los pasajeros podrán llevar maletas, bolsas o mochilas para llevar sus pertenencias de un lugar a otro en su viaje.

Los animales son transportados en valijas especialmente diseñadas para su movilidad. (Wikipedia, 2014).

Robo:

En el texto (Arguello, 2013), es el accionar y el resultado de robar (apropiarse de algo ajeno por medio de la fuerza o por intimidación). El robo se diferencia del hurto, que es la acción consistente sólo en la apropiación de lo ajeno.

Por ejemplo: si un ladrón amenaza con un cuchillo a una mujer y le sustrae su cartera, se trata de un robo.

En cambio, si el ladrón aprovecha un descuido de la mujer y se apropia de la cartera sin que ella lo note, estamos ante un hurto.

Venta Ambulante:

Podemos definir la venta ambulante como una actividad comercial ejercida por una persona ubicada en cualquier espacio público sin pertenecer este a un local o establecimiento que cumpla con las normas legales para la venta de algún producto o servicio; los cuales son intercambiados por dinero en efectivo con sus clientes sin intervención de algún tipo de factura o soporte de venta. (Venta Callejera, 2012)

Transporte:

Es un medio de traslado de personas o mercancías de un lugar a otro, y está considerado como una actividad del sector terciario. El transporte permite el crecimiento económico y las posibilidades de desarrollo de una nación. Cada día se llevan a cabo en el mundo millones de desplazamientos de mercancías, el transporte facilita el intercambio comercial entre las regiones y los países, y las actividades económicas se ven favorecidas si los medios de transporte son buenos, rápidos, seguros y baratos. (Concepto Definicion, 2014).

Delincuencia:

En el texto (Sánchez, 2009), es un concepto que se usa cotidianamente para referirnos a distintas situaciones. Cuando se habla de delincuencia estamos haciendo referencia al hecho de cometer uno o varios delitos, es una acción que ejercen personas al violar las leyes y por las cuales, en caso de ser condenadas por tales hechos, se deben cumplir un castigo impuesto por un juez. Por lo tanto, el término “delincuentes” trata de un grupo de individuos que van en contra de las reglas sociales.

El delito como ente jurídico tiene su origen en la naturaleza de la sociedad civil, la asociación no existiría ni respondería a sus fines, si cada uno de los asociados fuese libre en todos sus deseos, así fuese injusto y perjudicial para los demás. De ahí la necesidad de prohibir ciertos actos que pueden perturbar el orden externo, y de decretar que siempre que se cometan, sean considerados como delitos; esta necesidad se llama necesidad política, formula que expresa la relación de la ley penal con la sociedad ya existente, pero la necesidad política ya considerada en su causa primera, no es sino una necesidad de la naturaleza humana. Si fuese de otra manera, la necesidad política sería una formula empírica, que no serviría para demostrar la legitimidad de la prohibición.

La teoría del delito estudia los presupuestos de hecho y jurídicos que deben concurrir para establecer la existencia de un delito, es decir, permite resolver cuando un hecho es calificable de delito.

Estruchantes

“Son aquellos infractores de la ley que fracturan o violentan las seguridades de: puertas, ventanas u otros con la finalidad de apropiarse indebidamente de bienes ajenos, esta actividad se relaciona con los robos con horamen” (Calero, 2011).

Hurto

Procede de la palabra latina furtum que significa tanto la acción de hurtar como la cosa hurtada. Delito contra la propiedad, la posesión o el uso, consistente en el apoderamiento no autorizado de un bien mueble ajeno, con ánimo de lucro, sin fuerza en las cosas ni violencia en las personas, descuido, o explota una particular habilidad (Tamayo A. , 2008).

Inseguridad

Es la falta de seguridad, implica la existencia de un peligro o de un riesgo o refleja una cierta duda sobre un asunto determinado. La seguridad es un estado de ánimo, una sensación, una cualidad intangible. Se puede entender como un objetivo y un fin que el hombre anhela constantemente como una necesidad primaria

Seguridad

El término seguridad proviene de la palabra securitas del latín.¹ Cotidianamente se puede referir a la seguridad como la ausencia de riesgo o también a la confianza en algo o alguien.

Sin embargo, el término puede tomar diversos sentidos según el área o campo a la que haga referencia.

Victimas de delito

Objeto de una estrategia de investigación sociológica orientada a las víctimas del delito.

Victimización

“Es el acto en el cual una persona es objeto del uso de la fuerza, de la fuerza que produce un daño físico o psicológico. Resultado del estudio en base a cuestionarios estructurados” (Aguirre, 2009).

1.4 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 (Asamblea 2008).

La Constitución del Estado Ecuatoriano, en la Sección undécima del Art. 393 indica:

“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”.

La 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.

Art. 23 de la Seguridad Ciudadana:

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.

En el Estado Ecuatoriano, la Constitución hace referencia al problema delincencial en tres artículos, interpretados bajo un enfoque centralista y desde el punto de vista Policial.

En la Sección Novena del COIP, Delitos contra el derecho a la propiedad; El Art. 189 prescribe.- “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 facilitarlo, en el momento de cometerlo o después de cometido para procurar impunidad, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a siete años...”

Podemos definir a propiedad como como el dominio que está prescrito en el Art 599 del Código Civil 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 son las bases de obtención de los datos entre las cuáles tenemos fuentes primarias y secundarias.

2.1.1 Fuentes primarias

En el texto (Hernandez, Fernandez & Baptista, 2007), son los sectores acontece los inconvenientes, donde se desenvuelven los acontecimientos que ocasionan el problema, el entorno social, económico, cultural, político, delictivo; que engloba la participación activa de los miembros de la población participante de forma directa en los sucesos de la situación problematizadora, si el estudio para la investigación corresponde al asalto, hurto a los usuarios del transporte público en Quito en las diferentes paradas de buses, pues son este conglomerado de ciudadanos que nos proporcionaran datos precisos ya que ellos son los directamente involucrados en el problema.

Recogiendo la información a través de encuestas, observación, instrumentos hábiles para la investigación de campo.

2.1.1.1 Observación

Se extraerá información en base a la observación del comportamiento tanto de los vendedores ambulantes, como de los compradores y del entorno a las paradas de buses.

2.1.1.2 Encuestas

Los cuestionarios de encuestas estarán dirigidos a los dueños de los locales comerciales y algunos compradores, con el fin de conocer el comportamiento de los intervinientes en las paradas de buses..

2.1.2 Fuentes de información secundarias

El desarrollo de la investigación se va a apoyar en el criterio de diversos autores, recurriendo a obras especializadas como: informes ciudadanos, revistas, páginas web institucionales, publicaciones de seguridad, libros, etc.

2.1.2.1 Internet

Mediante esta fuente se accederá a información técnica de investigaciones, publicaciones, estrategias, evaluaciones realizadas por la Policía Nacional, Municipio de Quito, ECU-911, etc.

2.2 Diseño de la investigación

La investigación del análisis al robo y hurto a pasajeros usuarios del servicio de transporte urbano de Quito, se desarrollará utilizando las técnicas de investigación científica, junto con los conocimientos adquiridos en la Escuela Superior, para sustentar técnicamente una propuesta que de acuerdo a la realidad del sector se pueda aplicar eficientemente; plasmado en el siguiente proceso:

Los métodos que permitirán desarrollar de una forma adecuada el proyecto son los siguientes:

- a) Observación.- Con el fin de conocer el comportamiento en el robo y hurto a pasajeros, hábitos de los vendedores y compradores, horarios de atención.
- b) Análisis y Síntesis.- Para analizar la aceptación y efectividad que puede tener una estrategia y concluir con una propuesta que venga a disminuir el robo y hurto a pasajeros.
- c) Inducción – Deducción.- El método inductivo se da cuando partimos de lo General a lo Particular, en este proyecto se aplica al investigar el comportamiento del sistema de transporte público, para posteriormente analizar la situación en particular de las cooperativas y compañías de transporte, y la demostración deductiva en los casos en los que la búsqueda de información va de lo Particular a lo General.
- d) Lógico – Dialéctico.- Este método se aplica en la búsqueda de conceptos que combinados con ideas lógicas permitan concluir el método idóneo para socializar el riesgo ante el robo y hurto a pasajeros del servicio de transporte público en Quito.

2.2.1 Proceso de investigación científica

- Investigación científica para argumentar la visión macro del estudio.
- Investigación científica para fundamentar el estudio macro del problema.
- 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

2.3 Enfoque, modalidad y tipo de investigación

2.3.1 El enfoque

El enfoque de la investigación será cualicuantitativo; ya que utiliza la combinación de los métodos cuantitativo y cualitativo. El método de la observación, la pericia del Policía, futuro tecnólogo de seguridad pública se podrá observar y describir el escenario donde los delincuentes cometen sus actos ilícitos. De igual manera al cuantificar, tabular las encuestas y poder presentar los resultados en números y porcentajes, está inmersa en una investigación con enfoque cuantitativo

2.3.2 Modalidad

La investigación de campo es el análisis sistemático de problemas en la realidad con el propósito, bien sea de describirlos, interpretarlos, entender su naturaleza y factores constituyentes, explicar sus causas y efectos o producir su ocurrencia, haciendo uso de métodos característicos de cualquier paradigma o enfoques de investigaciones conocidas o en desarrollo.

Esto explica, que el diseño de investigación constituye el plan general a seguir por el investigador para obtener respuestas a sus interrogantes o comprobar los supuestos de la investigación. El diseño de investigación desglosa las estrategias básicas que el investigador acoge para generar información exacta e interpretable. En este sentido,

define el diseño de la investigación como “la estrategia que adopta el investigador para responder al problema planteado” (Tamayo, 2002).

De acuerdo a los objetivos planteados en la investigación se ubicó como se señaló en un diseño de campo. Este diseño de investigación permite la recolección de los datos claramente de la realidad, donde el investigador podrá tomar en cuenta, que los datos no han sido manipulados en ningún momento, es decir que los sitios de las paradas de buses, donde existe la aglomeración de pasajeros, donde acontecieron los hechos en su ambiente natural, para luego analizar e interpretar los resultados obtenidos. Para la recolección de los datos se utilizó el cuestionario de entrevista. Esto significa que el investigador estuvo presente en el lugar donde se desarrolló la investigación y recolectaron toda la información para poder diseñar el sistema propuesto dirigido al cumplimiento del trabajo de tesis requerido por el ITSPN.

2.3.3 Tipo de investigación

El tipo de investigación que se utilizó es la investigación de Campo, ya que es la investigación aplicada para interpretar y solucionar alguna situación, problema o necesidad en un momento determinado. Las investigaciones son trabajadas en un ambiente natural en el que están presentes las personas, grupos y organizaciones científicas las cuales cumplen el papel de ser la fuente de datos para ser analizados. Al estar inmerso en el lugar de los hechos y establecer contacto con los involucrados (pasajeros de los buses), se obtiene los datos del lugar directo del problema en una investigación de campo.

2.3.4 Fase exploratoria

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

2.3.5 Estudio correlacional

Se lo realizará para comprobar la problemática descrita, para el inicio del proyecto tomaremos en cuenta un estudio de las condiciones físicas de las paradas de buses; donde claramente hay una marcada diferencia entre las que opera el Municipio de Quito y las que operan las distintas cooperativas y compañías de transporte público registradas en la Agencia Metropolitana de Tránsito, este resultado indicará el nivel de vulnerabilidad,. Todo este análisis será exclusivamente con encuestas dirigidas.

2.3.6 Métodos de investigación

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

Método Deductivo; Es una forma de razonamiento donde se infiere una conclusión a partir de una o varias premisas.

Sigue un proceso sintético – analítico, que permite pasar de ciertas afirmaciones o leyes generales, para establecer conclusiones o consecuencias particulares.

La deducción es un método adecuado para la formulación y enriquecimiento teórico, es un vínculo entre el conocimiento teórico y el empírico (Hernandez, Fernandez & Baptista, 2007).

Método Inductivo; Proceso en el que se razona desde lo particular hasta lo general, al contrario que con la deducción. La base de la inducción es la suposición de que si algo es cierto en algunas ocasiones también lo es en situaciones similares aunque no se hayan observado.

Proceso analítico – sintético, que parte del estudio de hechos particulares del objeto de investigación, para llegar al descubrimiento del principio general que los rige.

Los métodos deductivo e inductivo se utilizarán en la investigación al recoger los datos determinados en una muestra y con los resultados de la tabulación de datos poder inducir el comportamiento general de los involucrados.

2.4. Plan de muestreo

La investigación científica se apoya de varias ciencias, entre estas tenemos a la estadística, la sociología, la economía, la psicología que sustenta la investigación de campo, donde al determinar la población y reemplazando en la fórmula se determina el número de encuestas.

2.3.1 Determinación de la población

“Según la encuesta, 872 847 habitantes de Quito tienen un puesto de empleo, lo que demanda que 4 271 565 viajes se realicen cada día, de los cuales 3 603 609 son mecanizados y 667 957 no mecanizados (a pie o en bicicleta)” (SeguridadCiudadana, 2015).

La misma fuente señala que del total de viajes, 2 629 058 (73%) se hacen a través de la transportación pública, mientras que 974 550 (27%), en privada.

Es decir, según la encuesta, cerca de ocho de cada 10 quiteños usan transporte público (bus, articulado, taxi) para los desplazamientos. Lo hacen del sur hacia el centro, del norte hacia el centro y del centro hacia el mismo centro, generando congestión y contaminación en esa zona.

Los principales motivos para la movilización son estudios, trabajo, asuntos personales y, en menor porcentaje, el ocio, razones médicas y acompañamiento a otras personas.

Según el estudio, de 06:00 a 08:00 se realizan cerca de 500 mil viajes. Esa misma cantidad se realiza de 12:00 a 14:00; y entre las 18:00 y las 19:00, cerca de 300 mil viajes. Por su actividad económica, la movilidad no motorizada es mayor entre los estudiantes (21,8%) y las personas que se dedican a los quehaceres domésticos (17,5%).

POBLACIÓN: 2.629.058 (NÚMERO DE VIAJES DIARIOS)

.2.3.2. Cálculo de la muestra

Tabla 1

Variables cálculo de la muestra

VARIABLES		
n		VALOR MUESTRAL
(N)=	2629058	POBLACIÓN
(Z) ²	3,84	NIVEL DE CONFIANZA
(q)=	0,50	PROBABILIDAD DE TENER / FRACASO
(p)=	0,50	PROBABILIDAD DE TENER / ÉXITO
(N-1)=	2629057	
e=	0,05	ERROR MUESTRAL
(e) ²	0,0025	
Z=	1,96	

Fuente: Tamayo, M. (2001), El proceso de la investigación científica, Pág 86
Elaborado por: El autor

Tabla 2
Calculo de la muestra

CALCULO DE LA MUESTRA POBLACIÓN FINITA						
$n =$	$\frac{(N)}{(N-1)}$	$\frac{(Z)^2}{(e)^2}$	+	$\frac{(q)}{(Z)^2}$	$\frac{(p)}{(q)}$	$\frac{(p)}{(p)}$
$n =$	$\frac{2629058}{2629057}$	$\frac{3,84}{0,0025}$	+	$\frac{0,50}{3,84}$	$\frac{0,50}{0,50}$	$\frac{0,50}{0,50}$
$n =$	$\frac{2524947,30}{6572,6425}$	+	$\frac{0,96}{0,96}$			
$n =$	$\frac{2524947,30}{6573,60}$					
$n =$	384	ENCUESTAS				

Fuente: Tamayo, M. (2001), El proceso de la investigación científica, Pág 87
Elaborado por: El autor

La muestra de 384 encuestas se aplica en distintas días, horarios y paradas de buses. A diferentes segmentos de la población como: estudiantes, amas de casa, profesionales, trabajadores, turistas, entre otros.

2.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

En el texto (Cedeño, 2007), las técnicas e instrumentos para la recolección de datos se realizó cuando se obtuvo la información en el lugar de los hechos y la de carácter bibliográfico en los libros de policía comunitaria, delitos, delincuencia, entre otros. Existen diferentes instrumentos y procedimientos útiles para la recopilación de datos. Como las pruebas, observaciones, entrevistas, análisis de contenido y cuestionarios. Recopilación de datos es un aspecto esencial importante de cualquier tipo de proyecto de investigación. La recopilación de datos imprecisos pueden afectar los resultados del estudio y, finalmente, dar lugar a resultados no válidos. Para la recolección de datos científicos, es

esencial que los datos recogidos deben ser imparciales y fiables, de tal manera se obtuvieron en las páginas web oficiales del Ministerio del Interior, Agencia Metropolitana de tránsito, ECU-911, Policía Nacional.

a) Análisis de documentos.- Las investigaciones existentes proporcionan un sustento real y comparativo de los hechos que se desarrollan en la actualidad, el crecimiento poblacional registrado en el INEC, determina que Quito tiene un crecimiento anual del 4,6% de la población urbano, de tal manera que los informes delincuenciales existentes en años anteriores tienen relación con la demografía de la época. La evolución social, los cambios de estilos de vida, la migración conlleva a cambios culturales por los cuales de igual manera innovan la forma de cometer el delito, tanto en modus operandi cuanto en el grupo de delincuentes que se dedica a esta actividad ilícita; por lo tanto es fundamental el análisis de documentos de otros investigadores o instituciones encargadas de la seguridad pública.

b) Encuestas.- Una investigación de campo científica objetiva sólo es viable a través de la recolección de información por medio de cuestionarios de encuestas que se formularán en función de los objetivos de la investigación, donde de manera clara sin ambigüedad se logra responder a la pregunta de investigación que permitió conocer por parte de la ciudadanía que utiliza el servicio de buses públicos en este barrio populoso del D.M. de Quito, el criterio de quienes utilizan a diario este servicio.

c) Observación Directa.- El Policía luego de estar alrededor de tres años inmersos en un proceso de aprendizaje continuo en temas relacionados a la seguridad ciudadana, puede plasmar en una escena de actividad ciudadana los puntos débiles y vulnerables de la sociedad que ellos se limitan a realizar sus actividades exclusivas sean estas de trabajo, turismo, comerciales; pero Policía observa y describe la problemática y las posibles soluciones; es así que en este sitio donde se encuentra la parada de buses donde a diario miles de personas y cientos

de buses prestan su servicio y que a horas de la mañana y noche es de mayor aglomeración de personas, lo cual conlleva a que se cometan hurtos y robos a las personas que salen a realizar sus tareas diarias, que a más de sus problemas se encuentran con otro que inclusive puede ser de mayor gravedad, el robo.

2.6. Técnicas de procesamiento de la información

La encuesta cara a cara - este tipo de técnica tiene su propia ventaja. Permite al investigador para establecer una buena relación con los participantes. Este tipo de encuestas le permiten tener mayores tasas de respuesta en la investigación.

Encuestas - Este método de recolección de datos implica la recopilación de información sobre un tema de diferentes fuentes. Después de la recopilación de información, un resumen de las conclusiones se informa. Hay dos grandes categorías de las encuestas- Directo- los tipos de datos - esta encuesta implica la recopilación de información de instituciones, grupos e individuos por medio de observaciones, entrevistas.

Observaciones: Recopilar información acerca de observaciones escuchando o viendo este tipo de eventos o personas y reportando lo que se a descubierto.

Para la investigación se desarrollo un cuestionario con 10 preguntas de elección múltiple, donde se obtuvo la información directa de la ciudadanía.

De aplicación aleatoria simple no programada.

	INSTITUTO TECNOLÓGICO SUPERIOR DE LA POLICÍA NACIONAL	
---	--	---

CUESTIONARIO

Señor (a), por favor conteste las siguientes preguntas, marcando con un X en su respuesta:

1. ¿Le han robado mientras viaja en el bus en el año 2014?

SI		NO	
----	--	----	--

2. ¿Cuál ha sido el móvil del robo?

DINERO		APARATOS ELECTRONICOS	
DOCUMENTOS		JOYAS	

3. ¿El robo se ha suscitado a qué hora?

mañana		noche	
tarde		madrugada	

4. ¿El robo ha sido cuando usted estaba en?

EN EL BUS		EN LA PARADA	
-----------	--	--------------	--

5. ¿El robo suscitado fue con violencia?

SI		NO	
----	--	----	--

6. ¿Los miembros del bus actuaron en el robo?

SI		NO	
----	--	----	--

7. ¿Podría describir a los delincuentes cómo?

SERRANOS		EXTRANJEROS	
COSTEÑOS			

8. ¿Conoce los teléfonos de la Policía para llamar en caso de emergencia?

SI		NO	
-----------	--	-----------	--

9. ¿Conoce las estrategias de la Policía Nacional, para combatir el robo y hurto a pasajeros en la parada de bus?

SI		NO	
-----------	--	-----------	--

10. ¿Estaría de acuerdo en ser parte de una estrategia de seguridad comunitaria en conjunto con la Policía?

SI		NO	
-----------	--	-----------	--

Gracias por su colaboración

2.7 Tabulación de datos e interpretación

1. ¿Le han robado mientras viaja en el bus en el año 2014?

Tabla 3

Robo en el bus

ALTERNATIVA	NÚMERO	PORCENTAJE
SI	132	34%
NO	252	66%
TOTAL	384	100%

Fuente: investigación de campo

Elaborado por: El autor

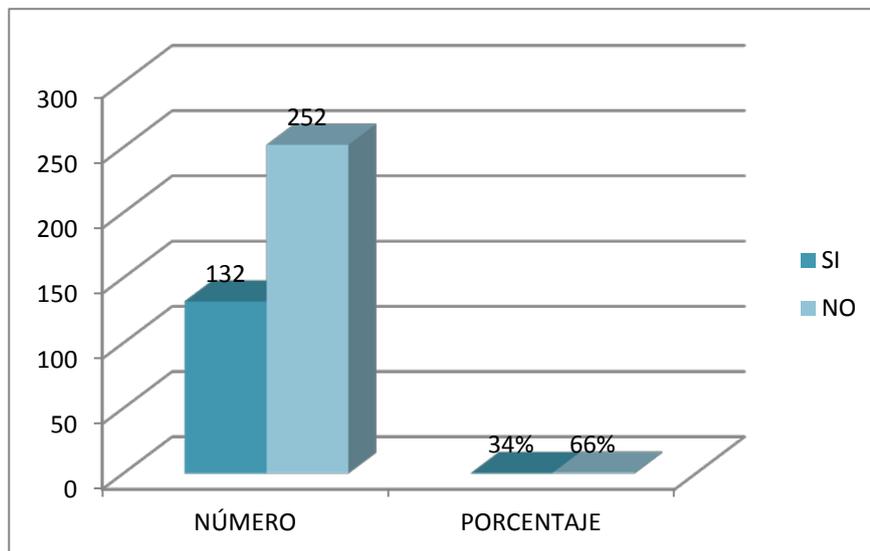


Figura 2: Robo en el bus

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: El autor

Interpretación: La investigación evidencia que un 34% de los encuestados ha sufrido un robo en la parada de bus, que la cifra no puede ser tan alta, pero si preocupa entre la ciudadanía y la Policía.

2. ¿Cuál ha sido el móvil del robo?

Tabla 4

Móvil del robo

ALTERNATIVAS	NÚMERO	PORCENTAJES
DINERO	195	51%
DOCUMENTOS	55	14%
APARATOS	89	23%
JOYAS	45	12%
TOTAL	384	100%

Fuente: Investigación de Campo

Elaborado por: El autor

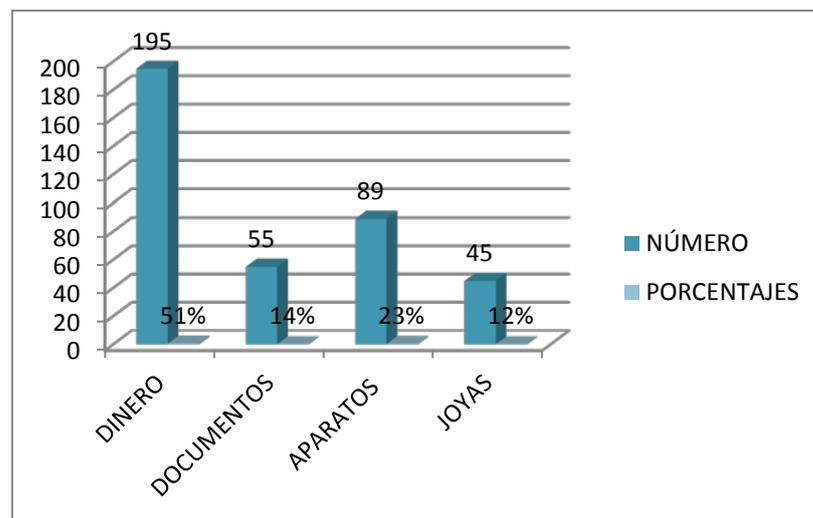


Figura 3: Móvil del robo o hurto

Fuente: Investigación de Campo

Elaborado por: El autor

Interpretación: El dinero y los aparatos electrónicos, como teléfonos, cámaras son los de mayor relevancia para los delincuentes, llegando a un 74% y en menor rango está las joyas con un 12%.

3. ¿El robo se ha suscitado a qué hora?

Tabla 5

Horario del robo

ALTERNATIVAS	NÚMERO	PORCENTAJES
EN LA MAÑANA	112	29%
EN LA TARDE	86	22%
EN LA NOCHE	161	42%
EN LA MADRUGADA	25	7%
TOTAL	384	100%

Fuente: Investigación de Campo

Elaborado por: El autor

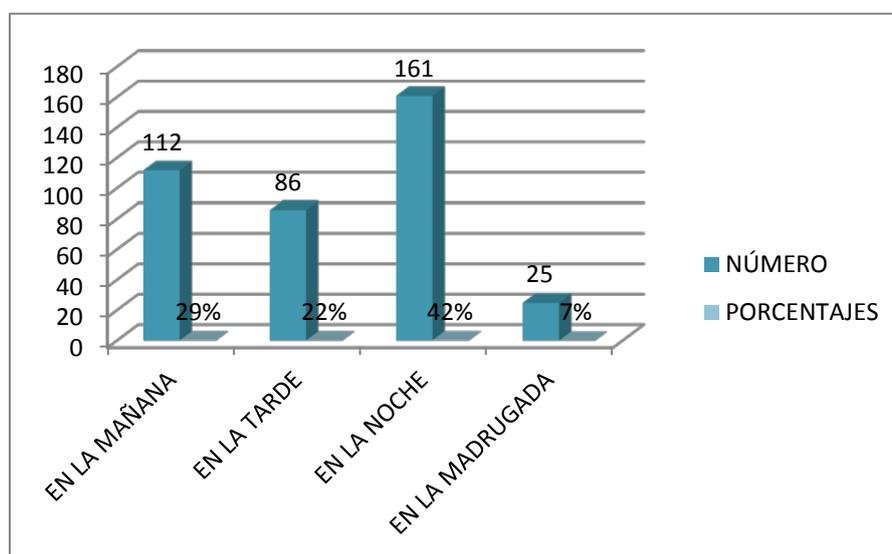


Figura 4: Horario del robo

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: El autor

Interpretación: La investigación de campo refleja que en la noche es donde existe el mayor número de robos y hurtos con un 42%, más aun en las denominadas horas pico, de 6 a 8 de la noche, seguido por el horario de la mañana.

4. El robo ha sido cuando usted estaba en?

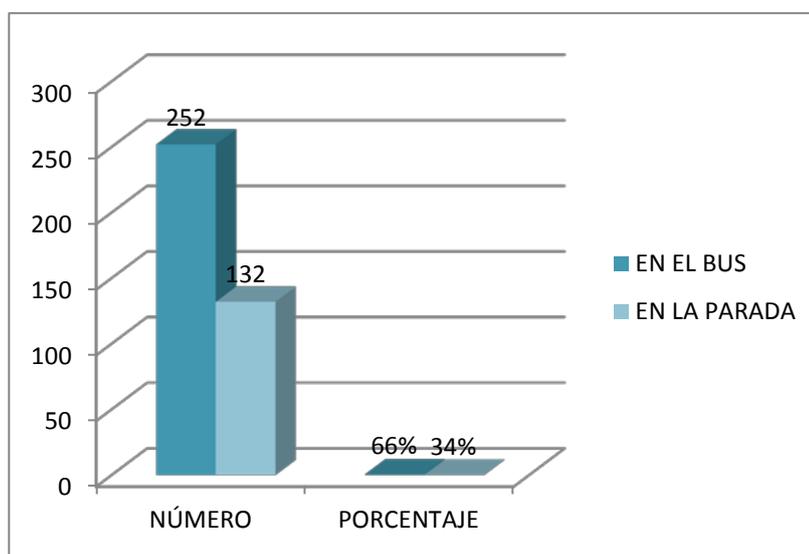
Tabla 6

Lugar del robo

ALTERNATIVA	NÚMERO	PORCENTAJE
EN EL BUS	252	66%
EN LA PARADA	132	34%
TOTAL	384	100%

Fuente: investigación de campo

Elaborado por: El autor

**Figura 5:** Lugar del robo

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: El autor

Interpretación: La investigación de campo reflejó que el 66% de los pasajeros fueron robados dentro del bus y un 34% en las paradas o yendo a coger el bus.

5. ¿El robo suscitado fue con violencia?

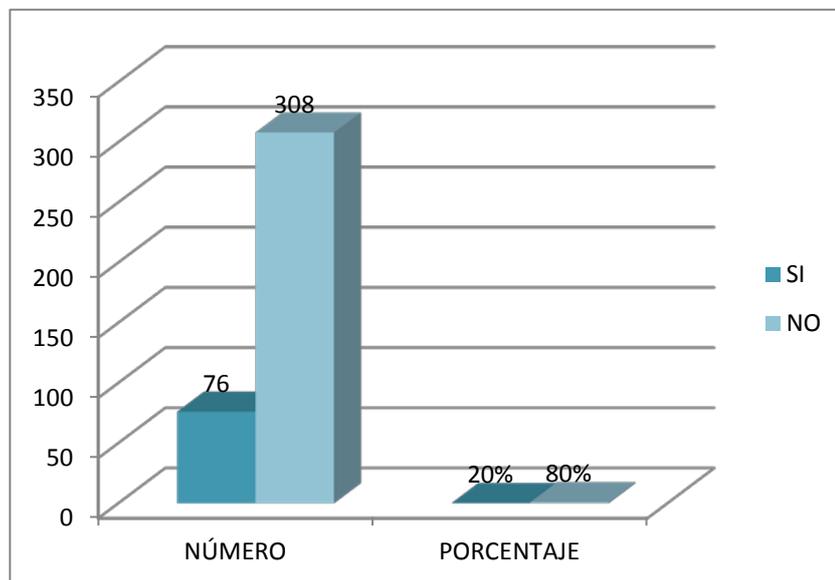
Tabla 7

Robo con violencia

ALTERNATIVA	NÚMERO	PORCENTAJE
SI	76	20%
NO	308	80%
TOTAL	384	100%

Fuente: investigación de campo

Elaborado por: El autor

**Figura 6:** Robo con violencia

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: El autor

Interpretación: El 80% de los encuestados manifestaron, que el robo no fue con violencia, por lo que se entiende que es un hurto, en cambio un 20% si fue con violencia.

6. ¿Los miembros del bus actuaron en el robo?

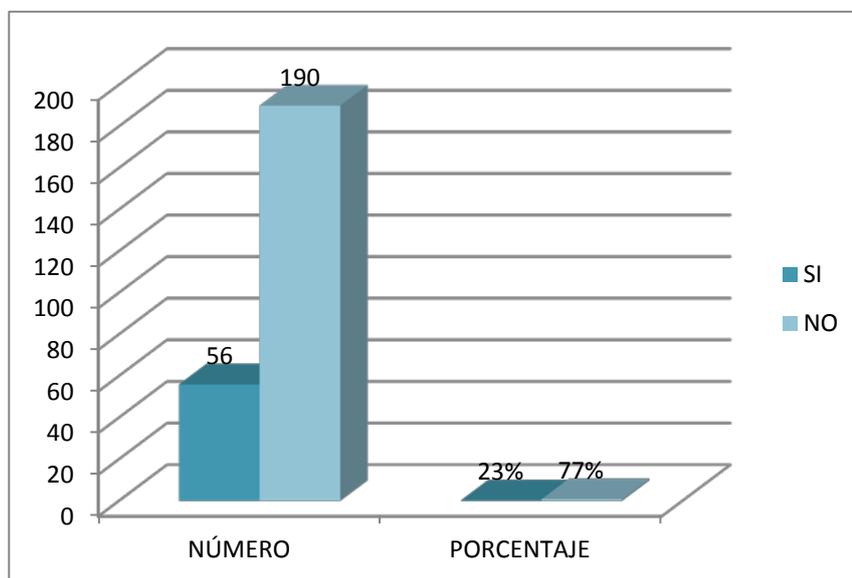
Tabla 8

Recibio ayuda de los miembros del bus

ALTERNATIVA	NÚMERO	PORCENTAJE
SI	56	23%
NO	190	77%
TOTAL	246	100%

Fuente: investigación de campo

Elaborado por: El autor

**Figura 7:** Recibio ayuda de los miembros del bus

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: El autor

Interpretación.- El 77% de los encuestados manifiestan que el conductor y el oficial del bus no ayudaron ni hicieron nada frente a este acto delictivo, tal vez por represalias de los delincuentes.

7. ¿Podría describir a los delincuentes como?

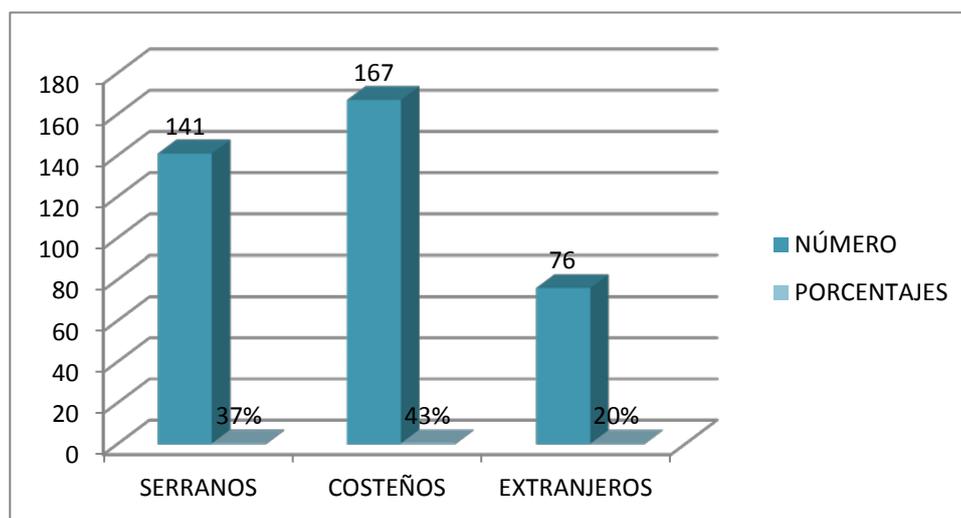
Tabla 9

Procedencia de los delincuentes

ALTERNATIVAS	NÚMERO	PORCENTAJES
SERRANOS	141	37%
COSTEÑOS	167	43%
EXTRANJEROS	76	20%
TOTAL	384	100%

Fuente: Investigación de Campo

Elaborado por: El autor

**Figura 8:** Procedencia de los delincuentes

Fuente: Investigación de Campo

Elaborado por: El autor

Interpretación: De la investigación de campo se desprende que el 43% serían de procedencia costeña, un 37% serranos y un 20%extranjeros.

8. ¿Conoce los telefonos de la Policía para llamar en caso de emergencia?

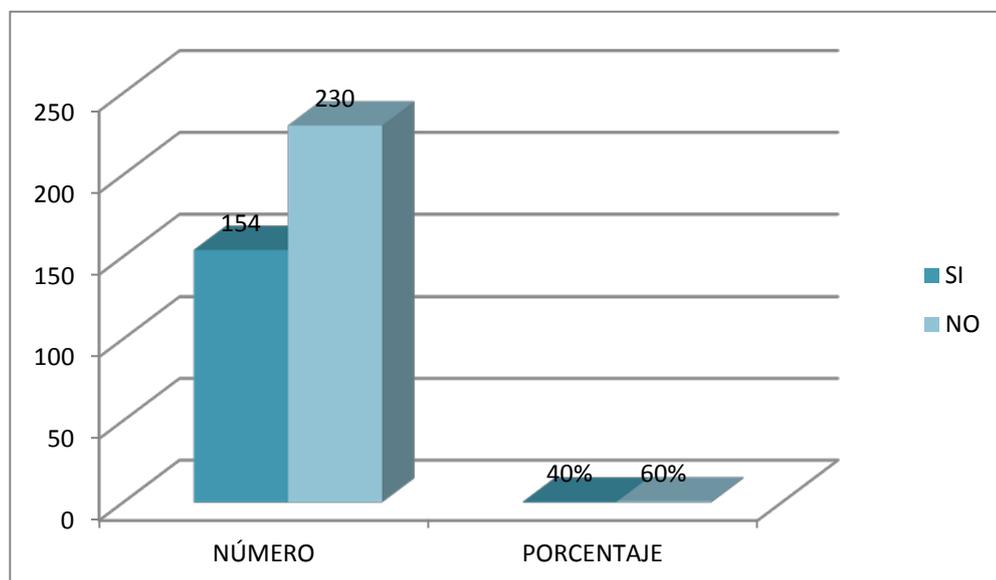
Tabla 10

Teléfonos de la Policía

ALTERNATIVA	NÚMERO	PORCENTAJE
SI	154	40%
NO	230	60%
TOTAL	384	100%

Fuente: investigación de campo

Elaborado por: El autor

**Figura 9:** Teléfonos de la Policía

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: El autor

Interpretación: El 60% de los encuestados no conoce los números de teléfono de la Policía o para llamar a pedir auxilio y el 40% si conoce.

9. ¿Conoce las estrategias de la Policía Nacional de su sector, para combatir el robo a pasajeros en la parada de bus?

Tabla 11

Estrategias de la Policía

ALTERNATIVA	NÚMERO	PORCENTAJE
SI	108	28%
NO	276	72%
TOTAL	384	100%

Fuente: investigación de campo

Elaborado por: El autor

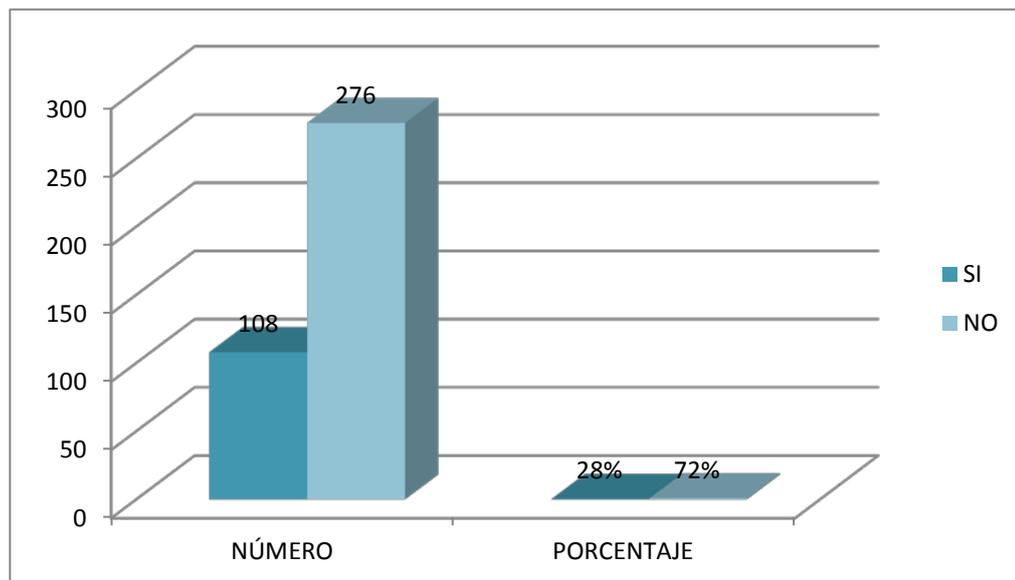


Figura 10: Estrategias de la Policía

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: El autor

Interpretación: El 72% de los encuestados manifestaron que no conocen las estrategias de la policía y solo un 28% si tiene conocimiento de las estrategias de la Policía para combatir este tipo de delito.

10. ¿Estaría de acuerdo en ser parte de una estrategia de seguridad comunitaria en conjunto con la Policía?

Tabla 12

Colaboración con la Policía

ALTERNATIVA	NÚMERO	PORCENTAJE
SI	316	82%
NO	68	18%
TOTAL	384	100%

Fuente: investigación de campo

Elaborado por: El autor

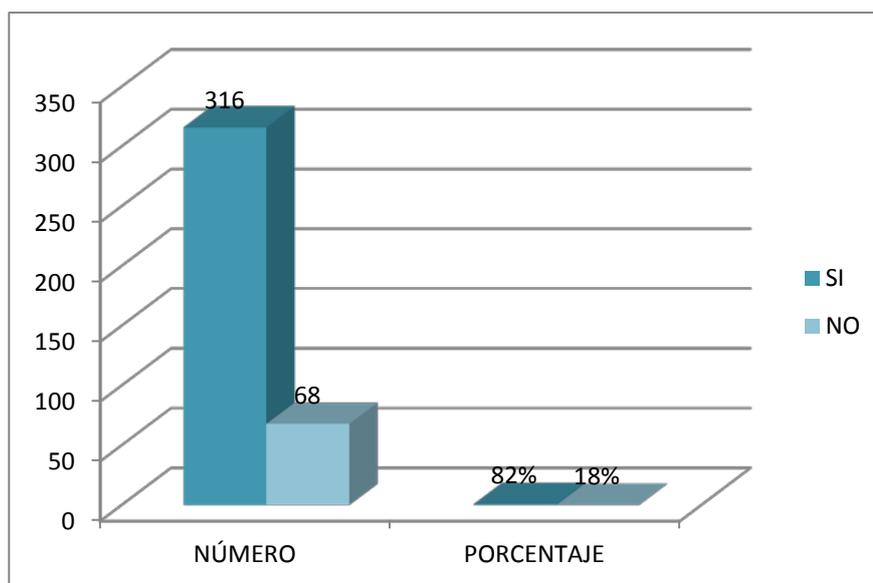


Figura 11: Colaboración con la Policía

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: El autor

Interpretación: La investigación de campo refleja que mayoritariamente un 82% de los encuestados está dispuesto a colaborar con la Policía.

CAPÍTULO III

3. PROPUESTA

3.1. Tema

PLAN DE COMUNICACIÓN PARA LOS PASAJEROS DEL SERVICIO PÚBLICO DE QUITO, VÍCTIMAS DE ROBO Y HURTO.

3.2. Antecedentes de la propuesta

A diario vemos como los señores pasajeros son víctimas de asaltos, hurtos, vejaciones, abusos por parte de los delincuentes que se aprovechan por la aglomeración de pasajeros y se dedican a esta actividad ilícita de despojar de los bienes a los usuarios del transporte público y en especial de los buses que vienen desde los barrio de populares como Comité del Pueblo, Carapungp, Chillogallo, La Roldos, etc., donde las personas por llegar a su destino, trabajo, estudios, trámites y demás; utilizan este servicio desde las horas de la madrugada hasta altas horas de la noche

La prevención debe estar seguida de la planificación, ya que es la herramienta que permite ver las necesidades y problemas de la ciudadanía para disminuir los robos, esto es fundamental para la selección de las estrategias y actividades que se van a efectuar y así mismo que estas se realicen.

3.3 Justificación

Realizar análisis, estudios de la aplicación de estrategias y sistemas permite ver la efectividad y falencias para poder mejorar, quitar, cambiar, es así que las estrategias de la prevención, de la identificación de los carteristas, delincuentes que a diario salen realizar sus ilícitos, es de vital importancia describir las situaciones de peligro, dar a conocer el modus operandi, protegerse uno a otros, es fundamental a través de las investigaciones de campo determinar con mayor claridad los hechos que derivan en consecuencias graves como el robo en el transporte público.

Analizar el comportamiento humano sorprende cada vez, por así decirlo, sin comparar con un delincuente a los señores conductores, pero si estos sabiendo de lo peligroso que es actuar fuera de la Ley como robar, asaltar, etc. Es así que los señores conductores de buses conscientes de los riesgoso, que conlleva delatar a unos de estos delincuentes, pero sin embargo es deber ciudadano el realizar un control y como ya los tienen identificados impedirles que suban a la unidad, por lo que cabe trabajar día a día, realizando programas, videos, spots publicitarios y cualquier medio que vaya encaminado a establecer una seguridad ciudadana óptima y un viaje en cualquier medio de transporte seguro y confiable.

Ante esta formulación, se debe empezar por organizar a los miembros de cada colectividad, constituyendo un recurso para el logro de formas de prevención más integrales y eficaces, buscando con ello promover la conformación de sus propias redes de relaciones y organizaciones, fomentando los vínculos entre las comunidades con los cuerpos policiales y las distintas instituciones de la región.

Establecer el acercamiento y la confianza con la ciudadanía es prioridad de la Policía Nacional, ya que los resultados positivos en disminución de delitos repercute en la imagen de la Institución, el futuro

oficial al realizar este tipo de investigación se adentra en el estudio social de la comunidad y así poder poner en práctica lo aprendido en clases para ser un aporte significativo y construir un nuevo liderazgo Policial que conlleve a la seguridad integral.

3.4. Objetivos

3.4.1. Objetivo General

Socializar a los pasajeros la importancia de viajar con precaución, por medio de charlas de seguridad, que disminuya el robo a usuarios del transporte público en Quito.

3.4.2. Objetivo Específicos

- Desarrollar un Tríptico informativo que reúna recomendaciones de seguridad, para mantener informado a los pasajeros.
- Socializar con los señores pasajeros de los buses las medidas de seguridad, a través de visitas y diálogos para lograr una actitud colaborativa con la Policía.
- Informar la importancia de viajar con precaución respetando a quienes viajan junto a nosotros, a través de charlas, para protegernos unos a otros.

3.5. Desarrollo de la propuesta

Estar en constante capacitación, permite al ser humano solventar dudas y solucionar problemas.

Para un viaje sin contratiempos, ni peligros, ni robos es importante tener en cuenta las siguientes sugerencias que debe cumplir el pasajero sea que el viaje dure unos minutos o más. Los objetivos de la propuesta versa en una campaña de charlas, conversatorios, diálogos de seguridad, es decir que los miembros de la Policía de las distintas UPC de los barrios de Quito deberán estar en constante plan

informativo preventivo para los pasajeros, entre los contenidos se determinara, los derechos y obligaciones del usuario, estrategias de seguridad, medidas que deben ser conocidas y aplicadas por los pasajeros.

Los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen derecho a:

- a) Ser transportados con un adecuado nivel de servicio, pagando la tarifa correspondiente;
- b) Exigir de los operadores la observancia de las disposiciones de la Ley y sus reglamentos;
- c) Denunciar las deficiencias o irregularidades del servicio de transporte de conformidad con la normativa vigente;
- d) Que se respete las tarifas aprobadas, en especial la de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad;
- f) Qué la unidad por más que sea un bus tipo autorizado por la Agencia Metropolitana de Tránsito y este autorizado para llevar pasajeros de pie, no puede exceder el número, en cada Unidad esta una hoja de identificación que dice tantos pasajeros de pie y sentados, como ejemplo, tenemos que la mayoría de vehículos son nuevos, son Marca Hino serie AK, que con las medidas estandarizadas de carrocería llevan 32 pasajeros sentados y 38 de pie, es decir un máximo de 70 personas.

De igual manera los usuarios tendrán las siguientes obligaciones

- a) Abstenerse de utilizar el servicio de transporte público cuando su conductor se encuentre con signos de ebriedad, influencia de estupefacientes o psicotrópicos;
- b) Abstenerse de ejecutar a bordo de la unidad, actos que atenten contra la tranquilidad, comodidad, seguridad o integridad de los usuarios o que contravengan disposiciones legales o reglamentarias;
- c) Exigir la utilización de las paradas autorizadas para el embarque o desembarque de pasajeros, y solicitarla con la anticipación debida;
- d) Abstenerse de ejecutar o hacer ejecutar actos contra el buen estado de las unidades de transporte y el mobiliario público;
- e) En el transporte público urbano ceder el asiento a las personas con capacidades especiales, movilidad reducida y grupos vulnerables;
- f) No fumar en las unidades de transporte público;
- g) No arrojar desechos que contamine el ambiente, desde el interior del vehículo.

En los casos que se atente contra los derechos de los usuarios, la Policía Nacional está obligada a prestar auxilio inmediato.

Los Policías deben subirse aleatoriamente a las unidades de transporte para dar consejos a los pasajeros que recomiendan, entre otras medidas, no utilizar sus dispositivos móviles, como teléfonos o tabletas, o no platicar con extraños que les inspiren desconfianza, de repente empezamos a hablarles que no se queden dormidos a bordo de los buses, es otra medida de seguridad; y a las mujeres, cerrar los cierres de sus bolsos y bajarse en lugares iluminados o paradas oficiales.

Hay que tomar en cuenta que la prevención es una medida que en gran parte pertenece a la ciudadanía con el fin de que se puedan reducir de manera significativa los robos.

El Policía debe transmitir que la medida, si es adoptada por todos los usuarios, bajará de manera significativa los robos en el transporte público, es el hecho de que el delincuente suba y vea a las personas atentas, que la gente que no va dormida, va alerta, no va hablando por teléfono, no va jugando, de repente le causa impacto, él dice 'aquí van atentos, todo mundo no se duerme, van con sus bolsos agarrados, y sin nada atractivo para arriesgarse, prefiere bajarse y no cometer el delito, ya que considerará muy arriesgado.

Problemas Identificados

- Desorden de Trafico (Causado por Choferes),
- Horarios no establecidos,
- Paradas no autorizadas
- Subida y bajada de pasajeros desordenado
- Camiones y otros vehículos en calles principales
- Ambulantes y personas no autorizadas en los buses, en este caso podemos determinar que en esta parada de buses, existe un alto número de vendedores informales que comercializan varios tipos de productos como: alimentos, adornos, utensilios para el hogar, entre otros. Y que se suben abiertamente, sin control a ofertar sus productos, habiendo que tener cuidado extremo con aquellos vendedores informales, que pueden ser delincuentes disfrazados de comerciantes.

- Delincuentes
- Cantantes y artistas en buses
- Uso de carriles no establecido
- Falta de seguridad policial de civil e inteligencia
- Policías que no son efectivos, falta de rigor de ley
- Señalización y semáforos inoperativos.

Posibles Soluciones

- Horas Críticas, horas pico para transporte público, tener mucho cuidado y precaución.
- Mayor control de los Agentes de Tránsito, para que circulen rápidamente los vehículos y no causen congestión.
- Paradas con cámaras de seguridad, que registre la actividad de los buses como: hora de salida y llegada de los buses, actividad de los informales, entre otras.
- Ampliación de vías en las paradas y mejoramiento de las paradas con techos amplios que protejan la lluvia y sol, bancas suficientes e iluminación suficiente; de ser posible instalar un botón de seguridad que alerte a los Policía de cualquier evento adverso, hecho delictivo o personas sospechosas.

- Sistema de ubicación GPS, en los buses, tanto donde el conductor, cuanto en la parte de los pasajeros.

1) Estrategias policiales para reducir el robo dentro de los buses

- Realizar campañas de sensibilización para que las personas denuncien el maltrato y el robo en los buses.
- Utilizar transporte público es algo tan cotidiano, que la gente le da poca importancia al comportamiento que deben tener en tales casos.
- Desplazarse en esos vehículos, de servicio urbano, a veces se convierte en una tortura por las formas tan poco adecuadas como actúan algunos compañeros de viaje, e incluso los conductores de los vehículos.
- En el uso del transporte público, precisamente por concurrir personas de tan diversas procedencias y costumbres se debe cuidar especialmente la manera de actuar y expresarse en todo momento.
- Es preciso tener en cuenta que toda persona merece respeto y también cada uno debe actuar en forma respetuosa con quienes están a su alrededor; ello implica entender que cada uno tiene gustos y necesidades diferentes y que no se puede imponer aquello que responda al antojo o deseo del conductor o de algún pasajero en particular.
- Dar tiempo para que las personas se suban y bajen del vehículo, máxime cuando se trata de personas mayores.
- Atender las sugerencias de pasajeros, sin molestarse.

- Dejar y coger pasajeros solo en las paradas establecidas.
- Si el conductor ve subirse a uno de estos delincuentes, poner en aviso, a los pasajeros de manera discreta.

Hay que tomar en cuenta que en los sistemas de Trolebús, Ecovía, Corredor Central Norte, Corredor Sur Oriental, Corredor Sur Occidental, las líneas de buses a Carapungo y el resto de la ciudad, los sospechosos a veces actúan en grupo. "Uno distrae a la potencial víctima, mientras otros aprovechan para despojarla de sus pertenencias. Hay quienes simulan vender algo y aprovechan los descuidos para actuar". (Yáñez, 2014).

En los buses de servicio urbano suele pasar algo parecido. Uno aparenta ofrecer algún producto, mientras el otro aprovecha para robar a alguien que se encuentra solo en un asiento. Eso le ocurrió a uno de los encuestados. "Un supuesto vendedor me entregó caramelos. No le compré y me dijo que le diera mi celular. Me amenazó con un cuchillo. Un miembro de la Policía, de la Unidad de Flagrancia de Quito, recomendó que los usuarios deben tener precaución. Además, poner a buen recaudo sus pertenencias y no ubicarse en espacios donde no hay más pasajeros. A Santiago Durán, de 24 años, lo asaltaron cuando iba en un bus casi vacío. "Un hombre se subió a pedir dinero, se sentó a mi lado y me amenazó con un vidrio roto" (Rueda, 2014). Se aconsejó a los afectados que denuncien sobre todo cuando les sustraigan sus documentos de identidad. Esto porque el afectado puede sufrir un robo de identidad.

La Policía sugiere que si el desconocido es aprehendido en delito flagrante, el afectado acuda a denunciar en la Fiscalía. Caso contrario,

debe dirigirse a los juzgados de Contravenciones. Sin embargo, los ciudadanos asaltados no presentan la denuncia.

Las horas pico son el momento en que más se dan estas actividades delictivas, se reconocen a algunos sospechosos. Pero como empresa de servicio público no podemos negar a nadie a que se suba. Solo podemos alertar a los usuarios a través de los altavoces para que cuiden sus pertenencias. Además, si, por ejemplo, un pasajero es víctima de robo dentro de un bus, él puede alertar al conductor y en las paradas a los cobradores. Estos de inmediato activarán un botón de pánico y se vigilará la unidad hasta que la Policía acuda en ayuda.

Como medida de seguridad, desde diciembre pasado la EPMT PQ incrementó de 70 a 220 cámaras de seguridad en las paradas. Estas son monitoreadas desde un centro de control, que a su vez está conectado con el ECU 911. El sistema también cuenta con la vigilancia de guardias privados y de la P.olicía Metropolitana en las paradas donde se advierte riesgo.

Precaución básica en la calle

Dondequiera que estés, en la calle, en tu oficina, en un centro comercial, en tu vehículo, esperando el autobús, el transporte público, particular o el recorrido debes permanecer alerta y prestar atención a lo que acontece a tu alrededor.

- Al salir de tu casa informa a donde iras.
- Con tu actitud manifiesta estar tranquilo, confiado y que sabes hacia donde vas, siempre seguro.
- Confía en tus instintos. Si alguna cosa o alguna persona te inquieta, evítala o retírate del lugar.
- Infórmate del teléfono y ubicación de las UPC de policía y de bomberos, los teléfonos públicos, los hospitales, las tiendas y los restaurantes que permanecen abiertos hasta tarde.

- Trata de usar los cajeros automáticos durante el día.
- Evita portar varias tarjetas bancarias, solo lleva la que vas a utilizar.
- Utiliza de preferencia cajeros automáticos ubicados dentro de los centros comerciales.
- Lleva bolsas discretos y que se puedan cerrar.
- Solicita a alguien, un colega o guardia de seguridad que te acompañe hasta tu vehículo, o la parada del autobús.
- Coloca la cartera o el bolso por delante para evitar que te lo abran o te roben.
- Camina por los pasos peatonales,
- Cruza por el paso cebra,
- No vayas por sitios o calles abandonadas,
- En la parada del bus ubícate en una esquina, no confíes fácilmente.
- Si Dentro del bus ubícate pegado a una de las paredes, es decir busca un ángulo seguro.
- Antes de subirte guarda tu cartera, billetera, joyas, dinero en un sitio seguro.

3.6 Presupuesto	
DETALLE DE ACTIVIDADES	VALOR
Viaticos	60
Trípticos	40
Fotografías	30
Logística	100
Varios	50
Total	280 (dólares)

3.8 Conclusiones y recomendaciones de la propuesta

3.8.1. Conclusiones

- Existe demasiada demanda de transporte público en horas pico, lo que obliga a los pasajeros ingresar más de lo permitido en un bus, y en esa aglomeración es aprovechada por los delincuentes,
- Los conductores no alertan a los pasajeros de la presencia de los delincuentes por temor a ser agredidos tanto ellos como el vehículo,
- Los Policías de la UPC, no proporcionan charlas de seguridad aleatoriamente a los pasajeros de los buses, se limitan a observar, proteger y actuar en caso de denuncias o flagrancia.

3.8.2. Recomendaciones

- Qué los dueños de los buses instalen un sistema de alta voces para alertar a los pasajeros si existe presencia de delincuentes o sospechosos.
- Qué los usuarios antes de subirse al bus guarden sus pertenencias en un bolsillo interno o lo tengan bien asegurado y no le quiten la vista ni un solo momento.

- Qué los usuarios eviten quedarse dormidos en el bus, que no estén jugando con sus teléfonos celulares, tablets o cualquier aparato electrónico.

4.CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1. Conclusiones

- Existe falta de compromiso por parte de los usuarios y autoridades tanto de las cooperativas de buses, cuanto de los Policías, ya que es evidente el problema de inseguridad que a diario son víctimas los usuarios de transporte público, pero deben actuar permanentemente en la identificación de los delincuentes, modus operandi y transmitir inmediatamente al público en general.
- Los ciudadanos sienten temor y desconfianza si presentan una denuncia, ya que los tramites judiciales son largos y tediosos, lo que les quita tiempo y dinero, por lo tanto no presentan denuncias y solamente se limitan a tener más cuidado cuando viajen en los buses.
- Los Agentes metropolitanos de tránsito y la Policía Nacional no tiene operativos conjuntos en paradas de buses.
- No existe efectivos policiales y de seguridad de inteligencia dentro de los buses para identificar a los delincuentes y tomar acciones.

4.2. Recomendaciones

- Los ciudadanos deben viajar siempre atentos y no confiar fácilmente.
- Desarrollar permanentes campañas de capacitación a los conductores, oficiales y pasajeros sobre la seguridad ciudadana,

que es mejor ser preventiva que correctiva, que eviten el robo a pasajeros,

- Que frecuentemente los Policías viajen infiltrados en los buses para identificar a los delincuentes y el modus operandi.
- Ubicar las cámaras de seguridad en línea con el ECU-911. En las paradas, en los buses tanto en el conductor cuanto para los pasajeros.

5. GLOSARIO

- **Ábrete, abrirte, abrirse, me abro:** forma de expresar distancia del grupo, ya sea porque que se va a algún otro lado, o que no desea participar de alguna acción.
- **Acolitar:** acompañar» apoyar» ayudar (mi acolite: mi amigo).
- **Aplica (cuál es el que.):** es decir, quién es el que se atreve a hacer algo.
- **Batida:** palabra que expresa que varios miembros de la pandilla o nación salen a robar. También hace alusión a las redadas que hace la Policía.
- **Berreado:** algo que ya no es original, algo que se ha copiado y que es repetido, ya sea un sitio, una cosa o una frase.
- **Billete:** tener dinero (los ricos son los que "tienen billete").
- **Cachina:** palabra utilizada para referirse a la posesión de cosas o ropa nueva o a la nueva moda.
- **Cana:** es la cárcel.
- **Pasajero:** persona que viaja en un medio de transporte.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Trabajos citados

- Aguirre, C. (2009). *Actitudes delincuenciales*. Lima: Gráficas El Inca.
- Álvarez, P. (2010). *Normas de seguridad internacional*. Bogotá: Simón Bolívar.
- AMT. (2014). *Rutas del Transporte Público*. Quito: Municipal.
- Arguello, G. (2013). *El robo a personas*. Lima: El Cayao.
- Armendariz, C. (2012). *Economía y Desarrollo*. Quito: Luz de América.
- Armendariz, G. (2008). *Estudio de un ladrón*. Madrid: Caballero.
- Balladares, J. (2014). *Movilidad en Quito*. Quito: Gráficas Maya.
- Buenas Tareas*. (11 de 2011). Obtenido de <http://www.buenastareas.com/ensayos/Tipos-De-Pasajeros/3042256.html>
- Bustamante, J. (15 de Marzo de 2015). El caos del transporte público. *Seguridad y ciudadanía*, pág. 5a.
- Calahorrano, C. (2008). *Seguridad Ciudadana*. Quito: Policía Nacional.
- Calero, J. (2011). *Tipos de delincuentes*. México: GUAYCO.
- Cardenas, J. (2008). *Seguridad en el transporte*. Quito: San Marcos.
- Carrión, M. (2008). *Jóvenes delincuentes*. Guayaquil: Perla del Pacífico.
- Cedeño, G. (2007). *Técnicas de recolección de datos en una investigación*. Manta: Monserrat.
- Definicion abc*. (2014). Obtenido de <http://www.definicionabc.com/social/inseguridad.php>
- Definicion ABC*. (2014). Obtenido de <http://www.definicionabc.com/general/pasajero.php#ixzz3MHeXeles>
- Definicion De*. (2014). Obtenido de <http://definicion.de/robo/>
- ECUADOR. (2008). *CONSTITUCIÓN DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR*. QUITO: REGISTRO OFICIAL No.449 DEL 20-10-2008.
- Espinoza, M. (2007). *Preocupaciones de los ladrones*. Saragoza: La Luz.
- Estevez, C. (2008). *Factores Psicológicos*. Quito: La Luz.

- Fuertes, C. (2011). *Técnicas utilizadas por los ladrones*. Bogotá: San Miguel.
- García, N. (2007). *¿Cómo hacer Policía Comunitaria?* Quito: Studio 21.
- Guamán, L. (2009). *La delincuencia y sus afectaciones*. Quito: El Panecillo.
- Hernandez, Fernandez & Baptista. (2007). *Metodología de la investigación*. México: Mc Graw-Hill.
- Loja, U. N. (2007, 2006, 2005, 2004). *Revista Científica Semestral de Criminalística-Indicios*. Loja.
- SeguridadCiudadana. (2015). *Usuarios del Transporte Público urbano en Quito*. Quito.
- Significados. (2014). Obtenido de <http://www.significados.com/comercio/>
- Sotomayor, A. (2011). *Delitos en el transporte*. Bogotá: Buena Fé.
- Tamayo, A. (2008). *Los delitos en la sociedad*. Quito: Don Bosco.
- Tamayo, M. (2002). *El Proceso de la Investigación Científica*. Quito: LIMUSA.
- Tapia, L. (2005). *Sistema de transporte público mundial*. Lima: CAMDESA.
- Tirira, M. (2014). *Funcionamiento de la Caja Común*. Quito: Sin fronteras.
- Transporte en Quito*. (12 de 12 de 2012). Obtenido de <http://problemastpq.blogspot.com/2012/12/robo-en-los-buses.html>
- Valenzuela, M. (2008). *Tipos de robos*. Quito: Gráficas Pichincha.
- Veloz, H. (2009). *El Transporte en el Ecuador*. Latacunga: Virgen María.
- Venta Callejera*. (2012). Obtenido de <http://andreslpez.blogspot.com/2012/04/definicion-de-venta-ambulante-y-su.html>
- wikipedia*. (13 de 12 de 2014). Obtenido de <http://es.wikipedia.org/wiki/Robo>
- Wikipedia*. (26 de 11 de 2014). Obtenido de http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_p%C3%BAblico
- Wikipedia*. (09 de 04 de 2014). Obtenido de <http://es.wikipedia.org/wiki/Pasajero>
- Yáñez, J. (16 de octubre de 2014). Presidente ejecutivo de la compañía Trans Latinos. (K. Valenzuela, Entrevistador)
- Zapata, M. (2013). *Transporte Público de Quito*. Quito: H&B.
- Zuñiga, A. (2012). *El delito en las calles*. Cali: El Café.

Zurita, J. (2008). *Mercados y Tecnología*. Loja: Luz.

Código Orgánico Integral Penal (2014), Asamblea Nacional

Anexos



Figura 1: Encuestas a los ciudadanos sobre el robo en medios de transporte urbano.

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: El autor



Figura 2: Reunion de ciudadanos para recibir una conferencia sobre seguridad en medios de transporte (buses).

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: El autor



Figura 3: Como abordar un bus, en paradas conflictivas.

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: El autor



Figura 4: Terminando las charlas sobre seguridad en los diferentes medios de transportes urbanos.

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: El autor



Figura 5: Medios de transportes(buses) usados con frecuencia por los usuarios.
Fuente: Investigación de campo
Elaborado por: El autor