

Carlos Augusto Argüello-Herrera; Gladis Margot Proaño-Reyes; Gerardo Ramos-Serpa; Fausto Olivo-Cerda

<https://doi.org/10.35381/racji.v8i1.3360>

## **Factores que predominan en el cometimiento de robo de automotores**

### **Predominant factors in car theft**

Carlos Augusto Argüello-Herrera

[pg.carlosaah88@uniandes.edu.ec](mailto:pg.carlosaah88@uniandes.edu.ec)

Universidad Regional Autónoma de Los Andes, Ambato, Tungurahua  
Ecuador

<https://orcid.org/0009-0003-3044-1763>

Gladis Margot Proaño-Reyes

[posgrado@uniandes.edu.ec](mailto:posgrado@uniandes.edu.ec)

Universidad Regional Autónoma de Los Andes, Ambato, Tungurahua  
Ecuador

<https://orcid.org/0000-0003-1653-5889>

Gerardo Ramos-Serpa

[gerardoramos@uniandes.edu.ec](mailto:gerardoramos@uniandes.edu.ec)

Universidad Regional Autónoma de Los Andes, Ambato, Tungurahua  
Ecuador

<https://orcid.org/0000-0003-3172-555X>

Fausto Olivo-Cerda

[posgrado@uniandes.edu.ec](mailto:posgrado@uniandes.edu.ec)

Universidad Regional Autónoma de Los Andes, Ambato, Tungurahua  
Ecuador

<https://orcid.org/0000-0001-8706-8021>

Recibido: 15 de mayo 2023

Revisado: 20 junio 2023

Aprobado: 15 de agosto 2023

Publicado: 01 de septiembre 2023

Carlos Augusto Argüello-Herrera; Gladis Margot Proaño-Reyes; Gerardo Ramos-Serpa; Fausto Olivo-Cerda

## RESUMEN

El objetivo general de la investigación fue analizar jurídicamente los factores que predominan en el cometimiento de robo de automotores. La presente investigación utilizó el método cuantitativo el cual produce datos descriptivos, que se originan por la recolección de datos. Apoyado en la revisión documental-bibliográfica. Además, se aplicó el método inductivo-deductivo. Se planteó además el método analítico-sintético. Se concluye que, la ciudad de Quevedo ha evidenciado un aumento considerable en lo referente a sus índices delincuenciales. Durante el año 2020 existieron 278 reportes de actos delictivos relacionados con el robo, mientras que en lo que va del año 2021 existen 379 casos, principalmente vinculado con el robo a personas, motos, carros, unidades económicas, accesorios de vehículos, entre otros.

**Descriptor:** Policía; seguridad; delincuencia. (Tesauro UNESCO).

## ABSTRACT

The general objective of the research was to legally analyze the factors that predominate in the commission of automobile theft. The present research used the quantitative method which produces descriptive data, originating from data collection. Supported by the documentary-bibliographic review. In addition, the inductive-deductive method was applied. The analytical-synthetic method was also used. It is concluded that the city of Quevedo has shown a considerable increase in crime rates. During 2020 there were 278 reports of criminal acts related to theft, while so far in 2021 there are 379 cases, mainly related to theft of persons, motorcycles, cars, economic units, vehicle accessories, among others.

**Descriptors:** Police; security; crime. (UNESCO Thesaurus).

Carlos Augusto Argüello-Herrera; Gladis Margot Proaño-Reyes; Gerardo Ramos-Serpa; Fausto Olivo-Cerda

## INTRODUCCIÓN

La seguridad ciudadana es identificada en la Constitución de la República del Ecuador (2008) como uno de los deberes de la Policía Nacional (Art.163). Esta corresponde a una política de Estado que da cuenta de su capacidad para erradicar la violencia y posibilitar la coexistencia pacífica entre las personas, siendo particularmente ejecutada a través la prevención y el control de la delincuencia. Así, la seguridad ciudadana tiene relación directa con el derecho de las personas a la vida sin violencia y, por consiguiente, de la garantía de la calidad de vida de los habitantes del país.

Tradicionalmente, la seguridad es considerada como un asunto de Estado, el cual concebía que ésta se encontraba garantizada en la medida en que el propio Estado se consideraba libre de amenazas (Buzan, 2016). El contexto histórico político para comprender esta noción es fundamental, pues la seguridad nacional en el marco de la Guerra Fría determinaba en gran parte el rol de los Estados. No obstante, una vez pasado este período, la seguridad nacional se convirtió en un problema que aquejaba a la población con independencia de la geopolítica, la inseguridad era una cuestión que tenía un origen endógeno (Quintero, 2020).

Si bien es claro que la afectación a la seguridad ciudadana es una problemática que afecta profundamente a los países latinoamericanos, no existe una gran cantidad de investigación que dé cuenta del fenómeno desde sus distintas dimensiones, a la par que crece la población, los delitos y la inseguridad crecen de igual manera: en 25 años, los robos en la región se triplicaron, como indica el informe del PNUD en 2013 (Páez et al., 2018). El asunto de la seguridad nacional, una vez comprendido el fenómeno como una cuestión interna, también ha sido considerado como un deber del Estado en el marco de su poder absoluto en el manejo de la violencia, el empleo de las armas y el no uso legítimo de la fuerza.

No obstante, una mirada actual ha dado énfasis a la participación y a la democracia en el ejercicio de la seguridad pública, lo que da cuenta de un cambio en la relación Estado-ciudadanía, y da paso, a su vez, a los modelos de policía comunitaria (Quintero, 2020). Es desde este enfoque en que la noción de delito se entiende primero desde la prevención, con énfasis en los mecanismos de comunicación

Carlos Augusto Argüello-Herrera; Gladis Margot Proaño-Reyes; Gerardo Ramos-Serpa; Fausto Olivo-Cerda

ciudadana-fuerzas de orden. Este cambio en las relaciones Estado-ciudadanía requiere de una reconceptualización de la seguridad ciudadana; esta ya no es entendida exclusivamente como una cuestión de Estado, de seguridad nacional; sino, se entiende como un asunto que atañe a comunidades y a individuos por igual.

La delincuencia es uno de los principales problemas con los que se debe lidiar para garantizar la seguridad ciudadana, la integridad y el bienestar de las personas. Esto implica identificar patrones y condiciones en las que se realizan determinados delitos, de manera que se pueda disponer de información adecuada para prevenirlos. En particular, el robo de automotores es una cuestión habitual en países donde se encuentra ampliamente extendido su uso, además de países industrializados, tal como plantea Bedoya (2016).

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

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

Por último, pueden reconocerse factores demográficos que agravan los índices de delincuencia, como la concentración, las dinámicas de la población y otras

Carlos Augusto Argüello-Herrera; Gladis Margot Proaño-Reyes; Gerardo Ramos-Serpa; Fausto Olivo-Cerda

características (Chulca y Vaca, 2020). En términos generales, los delitos y la criminalidad, como establecen Carrión y Dammert, citados en García y Devia (2018), corresponden a aquellos hechos violentos que se encuentran tipificados en la ley. Así, el delito de robo se encuentra tipificado en el Art. 189 del COIP (2014). Este tiene por objetivo sustraer automotores o sus piezas para traficar con ellas, y se da prácticamente en todos los lugares en donde existe un gran parque automotor.

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

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

En concreto, durante 2019 en el Ecuador se registraron 5.653 robos de automóviles, mientras que en 2020 se registraron 4.566, en tanto que en febrero de 2021 se perpetraron 991 delitos de esta naturaleza. Las motos robadas en los mismos periodos fueron 8.020, 6.528 y 1213 respectivamente. La tendencia general mostrada venía en aumento hasta 2020, año en cual descienden los delitos de robo en general (probablemente por las restricciones circulatorias impuestas en contexto de

Carlos Augusto Argüello-Herrera; Gladis Margot Proaño-Reyes; Gerardo Ramos-Serpa; Fausto Olivo-Cerda

confinamiento). La mayoría de los robos de automotores se cometen en la noche (29.9 %), y corresponden en un 56.7 % a estuche y otro 42.2 % a asaltos (FGE, 2021).

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

En la presente investigación se plantea como objetivo general analizar jurídicamente los factores que predominan en el cometimiento de robo de automotores.

## **MÉTODO**

La presente investigación utiliza el método cuantitativo el cual produce datos descriptivos, que se originan por la recolección de datos. Apoyado en la revisión documental-bibliográfica. Además, se aplica el método inductivo-deductivo, el cual sugiere que para encontrar una verdad se deben buscar los hechos y no basarse en meras especulaciones, además de partir de afirmaciones generales para llegar a específicas (Dávila, 2006). Se plantea además el método analítico-sintético por medio del cual, se descompone un todo en partes extrayendo cualidades, componentes, relaciones y más para posteriormente unir las partes analizadas y con ello descubrir características y relaciones entre los elementos (Rodríguez y Pérez, 2017).

## **RESULTADOS**

En la actualidad, en la ciudad de Quevedo la delincuencia se ha ido incrementando, pues, se conoce que en el 2020 se reportaron 287 casos y hasta julio del 2021 aumentó a 24,27% (379 casos), especialmente en el robo a personas, motos, carros, unidades económicas, accesorios de vehículos, entre otros. Estos son perpetrados en restaurantes, calles, locales y al interior de los vehículos (Aldía, 2021).

Además, viajan a bordo de motocicletas para cometer los delitos relacionados con el robo de diferentes pertenencias (dinero, celulares, etc.) de la población transeúnte de la ciudad, incluso amenazan con armas de fuego, cuchillos, entre otros. Y se ha vuelto

Carlos Augusto Argüello-Herrera; Gladis Margot Proaño-Reyes; Gerardo Ramos-Serpa; Fausto Olivo-Cerda

cada vez más violento, pues, existen casos de asesinato y no respetan la edad o género (La Hora, 2020).

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

Los resultados encontrados son los siguientes:

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

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

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

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

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

Carlos Augusto Argüello-Herrera; Gladis Margot Proaño-Reyes; Gerardo Ramos-Serpa; Fausto Olivo-Cerda

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

## **DISCUSIÓN**

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

Un aspecto a destacar es que tan solo el 4,7% de los propietarios poseía un seguro contra robo. Es decir que la gran mayoría se encontró en un alto nivel de inseguridad y vulnerabilidad ya que no contaba con los medios necesarios para proteger su auto, sumado a que la inseguridad cada vez se convierte en una dimensión que se ha ido incrementando en los últimos tiempos, hechos que se corroboran con lo mencionado por Chulca y Vaca (2020).

## **CONCLUSIONES**

La información obtenida durante el desarrollo de la investigación muestra que la ciudad de Quevedo ha evidenciado un aumento considerable en lo referente a sus índices delincuenciales. Durante el año 2020 existieron 278 reportes de actos delictivos relacionados con el robo, mientras que en lo que va del año 2021 existen 379 casos, principalmente vinculado con el robo a personas, motos, carros, unidades económicas, accesorios de vehículos, entre otros. Acciones que se cometen principalmente en diferentes lugares y establecimientos del sector urbano.

Carlos Augusto Argüello-Herrera; Gladis Margot Proaño-Reyes; Gerardo Ramos-Serpa; Fausto Olivo-Cerda

## FINANCIAMIENTO

No monetario.

## AGRADECIMIENTO

A la Universidad Regional Autónoma de los Andes; por motivar el desarrollo de la Investigación.

## REFERENCIAS CONSULTADAS

- Aldía (19 de julio de 2021). En Quevedo, los robos subieron un 18 % este 2021, según estadísticas. [In Quevedo, robberies rose 18% this 2021, according to statistics]. <https://n9.cl/f3qlx>
- Asamblea Nacional (2014). Código Orgánico Integral Penal. [Comprehensive Criminal Code]. Registro Oficial N° 180. <https://url2.cl/53c6h>
- Asamblea Nacional Constituyente de la República del Ecuador (2008). Constitución de la República del Ecuador. [Constitution of the Republic of Ecuador]. Montecristi. Registro Oficial 449 de 20-oct-2008. <https://n9.cl/i1ch>
- Bedoya, C. (2016). Distribución espacial del delito de robo de automotores. Caso de estudio los barrios Jipijapa, San Isidro del Inca y La Mariscal de la administración zonal norte del distrito metropolitano de Quito en el periodo 2007-2015. [Spatial distribution of the crime of car theft. Case study of the Jipijapa, San Isidro del Inca and La Mariscal neighborhoods of the northern zonal administration of the metropolitan district of Quito in the period 2007-2015.] Tesis de Grado. Pontificia Universidad Católica del Ecuador. <https://n9.cl/v8xcq>
- Buzan, B. (2016). Review of the third world security predicament: State-making, regional conflict, and the international system, by Mohammed Ayoob. *International Affairs* 72(2), 369-370. <https://doi.org/10.2307/2624377>
- Chulca, S., y Vaca, B. (2020). Análisis espacial de la distribución del delito bajo la modalidad de robo de vehículos en el Distrito Metropolitano de Quito durante el período 2014-2018. [Spatial analysis of the distribution of crime under the modality of vehicle theft in the Metropolitan District of Quito during the period 2014-2018]. Tesis de Grado. Universidad Central del Ecuador. <https://n9.cl/x7sjm>

Carlos Augusto Argüello-Herrera; Gladis Margot Proaño-Reyes; Gerardo Ramos-Serpa; Fausto Olivo-Cerda

- Dávila Newman, G. (2006). El razonamiento inductivo y deductivo dentro del proceso investigativo en ciencias experimentales y sociales. [Inductive and deductive reasoning within the research process in experimental and social sciences]. *Laurus*, 12(Ext), 180-205. <https://n9.cl/nx847>
- Fiscalía General del Estado (2021). Ecuador: Las cifras de robo. [Ecuador: Theft figures].
- García, J. (2018). Deterioro institucional en Venezuela como factor asociado a la emergencia de la delincuencia. [Institutional deterioration in Venezuela as a factor associated with the emergence of crime]. *Iberoamerican Journal of Development Studies*, 7(2), [https://doi.org/10.26754/ojs\\_ried/ijds.284](https://doi.org/10.26754/ojs_ried/ijds.284)
- INTERPOL. (2021). Delincuencia relacionada con los vehículos. [Vehicle-related crime]. <https://n9.cl/c1j9r>
- La Hora (13 de noviembre de 2020). Inseguridad: El pan nuestro de cada día. [Insecurity: Our daily bread].
- Llanos, L., y Brown, A. (2021). La relación entre la inseguridad, la apertura comercial, la desigualdad y la pobreza en México. [The relationship between insecurity, trade liberalization, inequality and poverty in Mexico]. *Journal of Economic Literature*, 189-211.
- Páez, C. A., Peón, I. E., y Ramírez, Y. (2018). Contexto de la seguridad ciudadana en América Latina y el Caribe: revisión de literatura (2007-2017). [Context of citizen security in Latin America and the Caribbean: literature review (2007- 2017)]. *Revista Científica General José María Córdova*, 16(24), 83-106. <https://n9.cl/dpskt>
- Quintero, S. (2020). Seguridad ciudadana y participación de las comunidades en América Latina. [Citizen security and community participation in Latin America]. *Revista Científica General José María Córdova*, 5-24. <http://dx.doi.org/10.21830/19006586.561>
- Rodríguez, A., y Pérez, A. O. (2017). Métodos científicos de indagación y de construcción del conocimiento. [Scientific methods of inquiry and knowledge construction]. *Revista EAN*, 82, 179-200. <https://doi.org/10.21158/01208160.n82.2017.1647>

Carlos Augusto Argüello-Herrera; Gladis Margot Proaño-Reyes; Gerardo Ramos-Serpa; Fausto Olivo-Cerda

©2023 por los autores. Este artículo es de acceso abierto y distribuido según los términos y condiciones de la licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0) (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>).