

REPÚBLICA DEL ECUADOR



**INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES
UNIVERSIDAD DE POSTGRADO DEL ESTADO**

**Trabajo de titulación para obtener la Maestría Profesional en
Gestión Estratégica y Seguridad Ciudadana**

TÍTULO

**LAS CÁMARAS Y BOTONES DE PÁNICO DE SEGURIDAD CIUDADANA
EN EL TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO EN QUITO,
2016 - 2018**

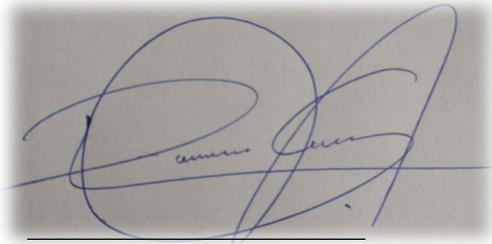
Autor: Corrales Barragán Darwin Wladimir

Director: Pontón Daniel

Quito, marzo del 2020

AUTORIA

Yo, DARWIN WLADIMIR CORRALES BARRAGAN, con CI 1724824188 declaro que las ideas, juicios, valoraciones, interpretaciones, consultas bibliográficas, definiciones y conceptualizaciones expuestas en el presente trabajo; así cómo, los procedimientos y herramientas utilizadas en la investigación, son de absoluta responsabilidad de el/la autor (a) del trabajo de titulación. Así mismo, me acojo a los reglamentos internos de la universidad correspondientes a los temas de honestidad académica.



Firma

C.I.1724824188

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN

"Yo, DARWIN WLADIMIR CORRALES BARRAGAN cedo al IAEN, los derechos de publicación de la presente obra por un plazo máximo de cinco años, sin que deba haber un reconocimiento económico por este concepto. Declaro además que el texto del presente trabajo de titulación no podrá ser cedido a ninguna empresa editorial para su publicación u otros fines, sin contar previamente con la autorización escrita de la universidad"

Quito, enero, 2021



FIRMA DEL CURSANTE

DARWIN WLADIMIR CORRALES BARRAGAN

CI.1724824188

INDICE

PORTADA	1
AUTORIA	2
AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN	3
INDICE	4
INDICE DE TABLAS	5
RESUMEN	7
ABSTRAC	8
1. INTRODUCCIÓN	9
2. CAPÍTULO	13
SEGURIDAD CIUDADANA Y GESTIÓN PÚBLICA	13
2.1 SEGURIDAD CIUDADANA Y POLÍTICA PÚBLICA	14
2.2 PREVENCIÓN DEL DELITO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO	17
2.3 INDUSTRIA DE LA TECNOLOGÍA EN LA SEGURIDAD CIUDADANA	19
3. CAPÍTULO	19
MODELO DE SEGURIDAD DEL TRASPORTE PÚBLICO EN QUITO	19
3.1 LA FALTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO	19
3.2 LA OBLIGATORIEDAD DE LA INSTALACIÓN DE CÁMARAS DE SEGURIDAD Y BOTONES DE PÁNICO EN LAS UNIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO	21
3.3 COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL DEL PROYECTO TRANSPORTE SEGURO 2016 – 2018	22
MEDIDAS DE PREVENCIÓN QUE BRINDAN LOS AGENTES METROPOLITANOS DE CONTROL:	24
• APOYAR EN LAS PARADAS ORDENANDO A LOS PASAJEROS, ASÍ COMO EN ESTACIONES Y ANDENES DE MAYOR AFLUENCIA DE USUARIOS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE.	24
• RECORRIDO DE LOS AGENTES DE MANERA PEATONAL AL INTERIOR, EN MOTO Y EN VEHÍCULO AL EXTERIOR DE LAS UNIDADES DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE.	24
• DETENCIÓN Y ENVÍO A LA POLICÍA NACIONAL DE PRESUNTOS INFRACTORES QUE SE ENCUENTREN COMETIENDO DELITOS FLAGRANTES EN EL INTERIOR DE LAS UNIDADES, PARADAS, ANDENES Y ESTACIONES DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE.	24
• MANTENER EN SEGURIDAD LAS EVIDENCIAS ENCONTRADAS EN PODER DE LOS PRESUNTOS INFRACTORES HASTA SU ENTREGA A LA POLICÍA NACIONAL.	24
• BRIDAR INFORMACIÓN Y CONSEJOS ACERCA DE LOS CIRCUITOS Y RUTAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE.	24
• ACCIÓN PREVENTIVA DE ALEJAMIENTO DE PERSONAS QUE OCASIONAN ESCÁNDALOS PÚBLICOS.	25

- **ALEJAMIENTO DE PERSONAS DEL PEQUEÑO COMERCIO Y CON EXPERIENCIA DE VIDA EN LA CALLE QUE HACEN MAL USO DEL INTERIOR DE LAS ESTACIONES Y PARADAS. 25**
- **DETENCIÓN DE PRESUNTOS INFRACTORES Y APOYO A LAS VÍCTIMAS EN LOS CASOS DE ATENTADOS CONTRA EL PUDOR, EN COORDINACIÓN CON EL PERSONAL DEL PROYECTO “BÁJALE AL ACOSO”. 25**
- **REPORTAR NOVEDADES Y COORDINAR CASOS DE EMERGENCIAS CON EL ECU911..... 25**
- **APOYAR DE MANERA INMEDIATA Y VERIFICAR LAS NOVEDADES REGISTRADAS MEDIANTE LAS CÁMARAS DE VIDEO VIGILANCIA DEL CENTRO DE CONTROL DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE. 25**
- 3.4 CARACTERÍSTICAS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA 25**
- 4. CAPÍTULO 29**
- IMPACTO DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS EN SEGURIDAD CIUDADANA 29**
- 4.1 PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO CON MAYOR INSEGURIDAD EN QUITO, 2016 – 2018 30**
- 4.2 EMERGENCIAS DE SEGURIDAD CIUDADANA RELACIONADAS CON EL TRANSPORTE PÚBLICO EN QUITO, ENTRE EL 2016 AL 2018 POR EL SIS ECU 911 31**
- 4.3 PERSONAS DETENIDAS PARA INVESTIGACIONES 35**
- 4.4 REDUCCIÓN DE LA INSEGURIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO Y LA APLICACIÓN DE CÁMARAS Y BOTONES DE ALARMA 35**
- 4.5 AMENAZAS AL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE SEGURIDAD CIUDADANA 38**
- CONCLUSIONES 40**
- REFERENCIAS 42**
- BIBLIOGRAFÍA 42**
- WEBGRAFÍA 43**
- ENTREVISTAS 45**

INDICE DE TABLAS

- Tabla 1: Estadística del delito en Quito 2016 – 201820
- Tabla 2: Reporte por mes y año de Emergencias de Seguridad Ciudadana en transporte público en Quito, 2016 al 201830
- Tabla 3: Reportes de emergencia por Servicio – Subtipo del 2016 al 201833
- Tabla 4: Alarmas Atendidas y Delitos del 2013 a Dic/2018.....36

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Reporte por mes y año de Emergencias de Seguridad Ciudadana en transporte público en Quito, 2016 al 2018	31
Ilustración 2: Reloj de Datos por Días de la Semana y por Horas del Día	34

TÍTULO
LAS CÁMARAS Y BOTONES DE PÁNICO DE SEGURIDAD CIUDADANA
EN EL TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO EN QUITO,
2016 - 2018

Autor: Corrales Barragán Darwin Wladimir

Director: Pontón Daniel

RESUMEN

En la presente investigación titulada “Las cámaras y botones de pánico de seguridad ciudadana en el transporte público masivo en Quito, en el período 2016 – 2018”, se desarrolla el análisis de la implementación de la política pública de seguridad ciudadana referente a los botones de pánico y cámaras de seguridad en el transporte público en Quito dentro del Proyecto de Transporte Seguro en relación con el control, prevención, el uso de la tecnología, la coordinación institucional, las amenazas y el impacto de esta política pública en los registros de emergencias de los delitos de robo, hurto y acoso a través de los indicadores de seguridad ciudadana. Por lo expuesto, se realizó un estudio de caso en el Distrito Metropolitano de Quito, cuyo objetivo se centró en describir y analizar el efecto e impacto de la implementación del Proyecto Transporte Seguro en el Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual se consideró pertinente realizar una investigación mixta a partir de datos de fuentes primarias y secundarias especializadas, tanto cualitativas como cuantitativas, de análisis de documentos y de entrevistas a expertos, con los datos estadísticos del registro de emergencia y monitoreo del funcionamiento de las cámaras y botones de pánico de seguridad ciudadana en el Plan de Transporte Seguro en el transporte público masivo en Quito.

PALABRAS CLAVES: política pública; seguridad ciudadana; cámaras de seguridad; botones de pánico; indicadores de seguridad ciudadana; control y prevención del delito.

TITLE
THE CAMERAS AND BUTTONS OF CITIZEN SECURITY PANIC IN THE
MASS PUBLIC TRANSPORTATION IN QUITO,
2016 - 2018

Author: Corrales Barragán Darwin Wladimir

Director: Pontón Daniel

ABSTRAC

In the present investigation entitled "The cameras and buttons of citizen security in mass public transport in Quito, in the period 2016 - 2018", develops the analysis of the implementation of the public policy of public security related to panic buttons and cameras of security in public transport in Quito within the Safe Transportation Project in relation to the control, prevention, use of technology, institutional coordination, threats and the impact of this public policy in the emergency records of the crimes of robbery, theft and harassment through citizen security indicators. Therefore, a case study was carried out in the Metropolitan District of Quito, our objective was to describe and analyze the effect and impact of the implementation of the Safe Transportation Project in the Metropolitan District of Quito, which is why it was correctly considered conduct a mixed investigation based on data from specialized primary and secondary sources, both qualitative and quantitative, of document analysis and expert interviews, with the statistical data of the emergency registry and monitoring of the operation of the cameras and citizen security buttons in the Safe Transportation Plan in mass public transportation in Quito.

KEY WORDS: public policy; citizen security; security cameras; panic buttons; citizen security indicators; crime control and prevention.

1. INTRODUCCIÓN

La violencia está presente en el hogar, en el sistema escolar, político, judicial, policial, en la calle y, por cierto, en la transportación pública, sin embargo, hay un conocimiento insuficiente de cómo se desarrolla la violencia y delincuencia: sus causas, factores y facilitadores. La violencia debe ser considerada como uno de los problemas que más afecta la armonía en la convivencia de la vida cotidiana, fenómeno que se ratifica en este estudio de caso en Quito, entre la violencia criminal y la violencia social que se reflejan en la superación de homicidios por violencia social frente a los homicidios por violencia criminal. María Paula Romo (actual Ministra de Gobierno) afirma que el “53% de los homicidios se asocian con violencia social y no con violencia criminal” (La Hora, 2018). Hay que considerar que existe un papel controvertido de los medios de comunicación, que son causantes y desencadenantes de la violencia, como lo afirma Ojeda, L. (2019) “Está presente la violencia ubicua, es decir que está presente en un mismo tiempo, en todas partes y que no tiene límites”, lo que implica que la violencia está expresada en diversas manifestaciones, como el robo, el hurto y el acoso sexual.

Las percepciones y certezas de seguridad e inseguridad ciudadanas han sido temas de permanente debate y polémica en la sociedad ecuatoriana. El análisis sugiere considerar el carácter conceptual polisémico y el tratamiento político e ideológico que los diversos sectores y actores sociales han revestido al tema. Se ha construido un conjunto de falacias y de mitos que parten de elementos de la realidad pero que, al mismo tiempo, no son ciertas y proponen soluciones fáciles que no guardan relación con los hechos y que deben ser rigurosamente analizados y debatidos.

Ahora bien, la activación de dispositivos y las medidas de seguridad que se han implementado al interior de las unidades de transportación pública en Quito, responden a la creciente percepción de inseguridad y peligro de los usuarios de la transportación pública, así como a la necesidad de disminuir los índices de delitos, hurto y acoso en estas mismas unidades. Esto también implica una mayor capacidad de los diversos sectores ciudadanos por identificarse e involucrarse con las formas de vivir en ciudades cada vez más inteligentes, como Quito, lo que está redundando en un mayor ritmo de actividad cotidiana.

Son varios los elementos que deben tenerse en cuenta en el momento de reflexionar y analizar sobre el contexto de la violencia y la inseguridad ciudadana:

Como lo indica Carrión, F.:

La violencia tiene dos dimensiones claramente diferenciadas e interrelacionadas: la inseguridad que es la dimensión que hace referencia a los hechos concretos de violencia objetiva producidos o, lo que es lo mismo, la falta de seguridad. Y la percepción de inseguridad que hace relación a la sensación de temor y que tiene que ver con el ámbito subjetivo de la construcción social del miedo generado por la violencia directa o indirecta (Carrión, F. 2007, párr 1).

Se han establecido varias posiciones relacionados con las causas y factores que motivan la violencia.

Como lo afirma Ojeda, L. (2019):

La causalidad de este fenómeno y a su constante mutación a aspectos estructurales, tales la generalización de la pobreza, machismo, la xenofobia, el odio, el internet, la pornografía, la masificación del consumismo, la “pérdida de valores”, entre otros factores, además, en términos coyunturales a la impunidad, la corrupción, la pérdida de institucionalidad de los organismos encargados del carácter estructural de la violencia social que se ha ido profundizando. Es un fenómeno estructural, social y cultural enraizado en la sociedad y que, por tanto, requiere ser, en primer lugar, comprendido en profundidad a través de un conocimiento metódico, ordenado y permanente que permita, no solo comprenderlo sino al menos, aproximarse a explicaciones sobre cuya base sea posible diseñar acciones y políticas, y, a su vez, asignar recursos económicos, materiales y humanos, con la participación activa y decidida de los diversos sectores ciudadanos, sociales, de las universidades públicas y privadas, de los organismos estatales responsables de esta problemática del cumplimiento de la ley.(párr 1)

Con este antecedente, la Agencia Nacional de Tránsito ANT implementó el Plan de Transporte Seguro desde el 2013 en todas las unidades de transporte público inscritas en su base de datos. Los niveles de coordinación quedaron a cargo del ECU 911. Los conductores de buses y de taxis, en sus primeras declaraciones afirmaron que, en un inicio, lograron recuperar niveles de confianza ciudadana que utilizaba este servicio, lo que evidentemente redundó en el mejoramiento de sus ingresos económicos.

Este esfuerzo investigativo, desarrollado a partir de una metodología de estudio de caso, buscará analizar cuáles son los impactos de las medidas de implementación del Proyecto de Transporte Seguro sobre los delitos de robo, hurto y acoso. Se entiende por robo, a aquel acto delictivo contra la propiedad en donde el delincuente se apodera de bienes ajenos de otras personas, pudiendo tener dos modalidades: robo con fuerza en las cosas y el robo con violencia o intimidación en las personas y por tanto, pueden ser acusados del delito

de robo todas aquellas personas “que mediante amenazas o violencias sustraiga o se apodere de cosa mueble ajena, sea que la violencia tenga lugar antes del acto para facilitararlo, en el momento de cometerlo o después de cometido para procurar impunidad, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a siete años”... (El Código Orgánico Integral Penal del Ecuador, Art. 189). Se entiende por hurto cuando la “persona que, sin ejercer violencia, amenaza o intimidación en la persona o fuerza en las cosas, se apodere ilegítimamente de cosa mueble ajena” (COIP del Ecuador, art.196). La diferencia entre hurto y robo estriba en el modo de ejecución: el hurto realiza el apoderamiento de un bien ajeno sin el empleo de la fuerza en las cosas ni de la violación o intimidación en las personas.

De igual forma, el delito de acoso es la expresión de una conducta no deseada que atenta contra la dignidad de la persona, creando un entorno intimidatorio, humillante u ofensivo por razones de etnia, religión, convicciones, discapacidad, edad u orientación sexual. “Es un delito la persona que solicite algún acto de naturaleza sexual, para sí o para un tercero, prevaliéndose de situación de autoridad...” (COIP, 2014). Lo que implica la vulneración de la autonomía e independencia, entendidas como un derecho de las personas.

Se debe precisar que los conductores de buses y taxis, al inicio del Plan de Transporte Seguro percibían confianza, puesto que afirmaban que con las cámaras de seguridad se los graba las 24 horas del día. Sin embargo, actualmente afirman que existen muchos errores en el funcionamiento y la coordinación en la atención de emergencias, lo que se expresa que, en varias ocasiones, se filma y registra el delito, pero no se logra atender esas emergencias a tiempo. Por esta razón, es necesario preguntar: ¿Cuál ha sido la incidencia de las cámaras y botones de pánico implementados en el transporte público masivo en el mejoramiento de la seguridad ciudadana en el Distrito Metropolitano Quito, 2016 – 2018? Este es el objetivo de esta investigación: indagar el impacto de la política pública entorno a la implementación de las cámaras de video en el DMQ durante el 2016 al 2018.

Este estudio cualitativo de caso, de corte espacio - temporal (Quito entre el 2016 al 2018), tiene justificación porque, en este lapso se han logrado ubicar las principales expresiones de los resultados de la implementación del Proyecto Transporte Seguro en el Distrito Metropolitano de Quito al respecto de los delitos de robo, hurto y acoso, para lo cual se ha acudido a fuentes primarias y secundarias, tanto cualitativas como cuantitativas. Con estos datos, se ha triangulado la información rescatada de esta fenomenología temática utilizando las fuentes documentales especializadas, de entrevistas a informantes y expertos

calificados, con los datos estadísticos. Además, se enmarca en las líneas de investigación del Programa de Maestría Profesional en Gestión Estratégica y Seguridad Ciudadana del Instituto de Posgrado del Instituto de Altos Estudios Nacionales (IAEN). El objetivo central del estudio hace referencia a establecer los elementos contextuales, con datos del registro de emergencia y monitoreo del funcionamiento de las cámaras y botones de pánico de seguridad ciudadana, implementados dentro del Plan de Transporte Seguro en el transporte público masivo en el Distrito Metropolitano Quito. A través del análisis, se han establecido varias conclusiones que procuran aportar en una reflexión más profunda.

En el primer capítulo se ha realizado una breve descripción de los componentes de este estudio; en el capítulo segundo se realiza un análisis en torno a la Seguridad Ciudadana y la Gestión Pública en donde se define a la política pública de seguridad ciudadana, la prevención del delito y la industria de la tecnología; en el tercer capítulo se describe la implementación y resultados del Modelo de Seguridad en el Transporte Público en el Distrito Metropolitano de Quito; en el cuarto capítulo se incluyen evidencias y reflexiones sobre el Impacto de las Políticas Públicas de Seguridad Ciudadana; luego de lo cual, se definen las conclusiones de la investigación. Al final, están las referencias bibliográficas y web gráficas.

2. CAPÍTULO

SEGURIDAD CIUDADANA Y GESTIÓN PÚBLICA

El crecimiento poblacional y el desarrollo de las áreas de vivienda sin mayor control urbano en las principales ciudades, las políticas de ajuste fiscal vía recortes de los presupuestos en las áreas sociales de los países de América Latina, entre otros factores, son los que han generado condiciones de agravamiento de la inseguridad y violencia.

En relación con el incremento en los niveles de violencia y delito en América Latina, UNFPA -Fondo de Población de las Naciones Unidas- (2014) afirma que “las dinámicas demográficas, tales como el crecimiento de la población, la estructura etaria y la distribución rural-urbana influyen en la pobreza y se ven influidas por ella” (párr 1). Esta afirmación confirma la premisa sociológica, a partir de la cual el crecimiento poblacional determina el apareamiento de condiciones precarias de la sociedad dentro de un sistema capitalista de generación social de la producción y una apropiación individual de la riqueza. Dentro de este universo poblacional, son los y las jóvenes una de las principales poblaciones afectadas.

Existe un enfoque multidimensional respecto de las aristas de análisis del significado y de los ámbitos de la seguridad ciudadana que gira en torno al respeto y defensa de los derechos humanos, el ejercicio de la ciudadanía mediante la participación y la equidad social, cuyo propósito de fondo es el de garantizar la integridad física, psicológica y sexual de las personas.

Como lo indica Bardález (2002):

Un concepto verdaderamente abarcador de seguridad ciudadana debería incluir no sólo la seguridad de no ser víctimas de delitos en los espacios públicos y privados, sino también la de gozar de la vigencia de un estado constitucional de derecho y de un estándar mínimo o razonable de bienestar en materias de salud, educación, ingreso, etc... (Bardález, Mendoza y Salgado, 2002, p: 176).

En el análisis de fondo debe tenerse en cuenta tanto la relación entre el parámetro que caracteriza a la gestión pública sobre las normativas institucionales de seguridad ciudadana, así como a la capacidad de involucramiento y participación de actores sociales y ciudadanos no institucionales, lo que permite evaluar su nivel de impacto y efectividad en la sociedad.

Ninguna política de desarrollo y crecimiento urbano debe dejar de lado la política de la seguridad ciudadana. El PNUD (2013) define que “el fortalecimiento de la seguridad ciudadana va de la mano de la construcción de instituciones y formas de convivencia democráticas que permitan proteger de manera efectiva y con apego a los derechos humanos la integridad física y material de las personas.” De igual forma, se pregunta ¿por qué, a pesar de los avances en los indicadores de crecimiento y desarrollo regional en la última década, la inseguridad objetiva y percibida ha aumentado? (PNUD, 2013, p: 9).

Ahora bien, la permisividad en la política pública para que se adopten medidas de seguridad ciudadanas de iniciativa privada y particular, no necesariamente implica una segregación de clase frente al resto de la sociedad. Al respecto Petrella y Vanderschueren (2003) afirman que la sociedad ha ido forjando en la denominada “arquitectura del miedo”, un hecho social determinado por la privatización de los espacios en barrios y conjuntos cerrados. Es decir, los sectores de las clases medias y altas han creado espacios privados seguros que simulan el espacio público y, de los cuales, se excluye a los pobres, lo que indudablemente agrava la desigualdad social y dificulta la construcción de una identidad colectiva (Segovia, 2002). Esta “arquitectura del miedo” en el mercado inmobiliario trae implícito una inserción de “componentes agregados” que son difundidos publicitariamente: la exclusividad, el estatus, la plusvalía, el éxito, la recreación, el estilo de vida, entre otros más (Yanes, G. 2005, p: 13). Estas ideas que se han forjado en la sociedad el consumo, lo que han impreso es una afirmación de la percepción de inseguridad en los espacios públicos, como el caso de la transportación pública masiva, lo que contribuye a agravar las expresiones del problema de inseguridad ciudadana.

2.1 Seguridad ciudadana y política pública

Un estudio sobre la Seguridad Ciudadana, Políticas Públicas y la propuesta de Ley de Seguridad y Convivencia Ciudadana desarrollado por la FLACSO y coordinado por Jarrín, Oswaldo, se hace relación con la teoría del equilibrio y el caos, en la cual se establece que:

La situación de inseguridad ciudadana o desequilibrio en el sistema social puede generar nuevas estructuras que logren un renovado equilibrio, entendido como un relativo control de la violencia y delincuencia. Situación que sin duda sería aparente y temporal, mientras se conviva con las causas que originaron el desequilibrio y la inseguridad ciudadana. Que, por no ser solucionadas, su dilación y vinculación con

otras problemáticas, conducirían a un agravamiento del problema e incrementarían las probabilidades de una erupción del mismo en el futuro, con mayor gravedad, en forma descontrolada y sin certeza del horizonte hacia donde evolucionaría el problema de la violencia y la inseguridad. (FLACSO, 2005, p: 20)

La política de seguridad ciudadana es un tema prioritario dentro de las agendas de gestión pública del gobierno nacional y de los gobiernos locales. Estas no son consideradas de manera aislada, den verse en conjunto con cada directriz para el desarrollo social y del Estado, lo que ha implicado que exista el eje de seguridad ciudadana dentro de los planes estratégicos locales, las ordenanzas, las normas, programas y proyectos de aplicación. Esto ha permitido enfrentar de mejor manera tanto las emergencias, los operativos preventivos y antidelincuenciales, así como la vigilancia tecnológica, los observatorios, entre otras iniciativas de política pública. Los objetivos de toda política de seguridad ciudadana deben orientarse a reducir la percepción y certeza de inseguridad, de la violencia social y la delincuencia, elaborar políticas de prevención e intervención ante la violencia social y delincuencia, así como facilitar servicios públicos bajo altos estándares de calidad e involucrar de manera proactiva a la comunidad.

Para evitar que la seguridad ciudadana deje de ser blanco de las grandes amenazas como lo es el delito y la violencia, el PNUD en su Informe de Desarrollo Humano regional (IDH) “Seguridad Ciudadana con rostro humano: diagnóstico y propuestas para América Latina” afirma que “el estudio se concentra en seis amenazas principales que se entrecruzan e impactan negativamente la región: el delito callejero; la violencia y el delito ejercido en contra y por los jóvenes; la violencia de género; la corrupción; la violencia ilegal por parte de actores estatales y la delincuencia organizada.” (PNUD, 2013). Son parte de la inseguridad ciudadana que dejan grandes costos al Estado cuando existe desarticulación o falta de voluntad política son muy altos afectando: a la persona, al tejido social y las instituciones democráticas por tal es importante conocer como está trabajado el Estado, con la ciudadanía y como se empodera la ciudadanía y de qué manera las políticas del gobierno central se articulan con los políticas locales frente a las amenazas que se ve sujeta la seguridad ciudadana.

Las políticas públicas deben estar articuladas entre el gobierno central y los gobiernos locales en conjunto, para que den resultados y la ciudadanía se empodere más de los esfuerzos que hace también el Estado”. Los gobiernos locales deben empoderarse en temas de seguridad, pues no es un tema solo del gobierno central, no teniendo policías paralelas o

instituciones que no permitan en algunos casos el procedimiento que hace la policía nacional. Puesto que, de acuerdo con Stalin Basantes, (2019):

La seguridad no va por tener más armas, por tener más policías. La mejor manera para que exista una mejor contribución en la seguridad ciudadana es que los gobiernos locales participen más con la comunidad y atiendan las necesidades que tiene el sector mejorando iluminarias, en si mejorando el espacio público y, concientizar para el buen uso y cuidado del espacio público, porque si no caemos en la teoría de las ventanas rotas. (Basantes, S. entrevista personal, 22 de Julio del 2019)

Los objetivos generales en la construcción de una política pública de seguridad y convivencia ciudadana, están relacionados con la implementación de estrategias multisectoriales, interdisciplinarias, descentralizadas y participativas de la comunidad. Los objetivos, propósitos y metas de la política pública de seguridad y convivencia ciudadana se alcanzan mediante la ejecución de acciones de prevención social y situacional, de control y desarrollo institucional, que en su conjunto constituyen un sistema sostenido en los pilares de la voluntad del Estado Social de Derecho, la cooperación interinstitucional y la corresponsabilidad ciudadana. A estas acciones sirven las tecnologías de información y comunicación que organizan los datos sobre la violencia, facilitan su interpretación e interactúan con la sociedad en función de su utilidad concreta (Jarrín, Oswaldo. 2005. p: 53).

María Correa Docente de la Universidad San Francisco de Quito afirma que el impacto de las políticas de seguridad estatal en el Distrito Metropolitano de Quito, Correa, M. establece que una política pública se materializa como resultado de implementar a la seguridad y convivencia ciudadanas como concepto operativo, organizacional e institucional desde el gobierno local con participación ciudadana, generando un sistema de indicadores y parámetros de seguridad que faciliten el monitoreo continuo, el análisis y generación eficiente de propuestas de política pública, como el índice de asesinatos y homicidios por cada 100 000 habitantes, el cual muestra una reducción importante de 17,6 en el 2006 a 8,42 en diciembre de 2015 (Correa, M. 2016. p: 92).

La definición y gestión de la política pública debe considerar lo que establece el Código Orgánico Integral Penal (COIP) en Ecuador, en donde se establece que las infracciones se clasifican en crímenes, delitos y contravenciones. Delito es la infracción penal sancionada con pena privativa de libertad mayor a treinta días. Contravención es la infracción penal sancionada con pena no privativa de libertad o privativa de libertad de hasta

treinta días. Las contravenciones únicamente son punibles cuando se consuman (COIP, 2014, p: 38). Ahora bien, para el caso de la seguridad ciudadana en transportación pública, se tienen principalmente en cuenta, en relación con la frecuencia, a los delitos y contravenciones.

2.2 Prevención del delito en el transporte público

Existen varios enfoques conceptuales que deben considerarse al momento de la gestión en la prevención del delito y la seguridad ciudadana, promovida por el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas:

a) prevención situacional, para reducir las oportunidades de delitos contra potenciales víctimas, aumentando el riesgo para los infractores de ser detenidos. b) prevención social, con acciones para atender factores personales, familiares y sociales que predisponen a una persona a cometer delitos o actos violentos (desarrollo social y económico, servicios de salud y educación, con énfasis en la situación de niños y jóvenes). c) prevención para la integración o reintegración (rehabilitación), con acciones destinadas tanto a la víctima - para evitar su reincidencia - como al victimario. d) prevención comunitaria, creando mejores condiciones de seguridad en los vecindarios para influir sobre la delincuencia, la victimización y la inseguridad (Rau y Castillo, 2009, p: 3).

El investigador argentino Sozzo (2004) afirma que “reprimir el delito es la intervención ex – post, después que el delito ha sido producido, para castigar al sujeto que lo ha realizado. Prevenir el delito es la intervención ex – ante, antes que el delito se produzca, para evitar que este suceda” (p: 104). En efecto, si se compara la inseguridad que genera el delito con la enfermedad, en temas de salubridad, a lo que se requiere prestar atención oportuna es a la prevención, es decir, prevenir antes que reprimir o que curar.

La propuesta de la "Prevención de la Delincuencia Mediante el Diseño Ambiental" ("Crime Prevention Through Enviromental Design" – CPTED-), realizada desde 1972 por C. Ray Jeffery, expone que los delitos ocurren debido a las oportunidades y las condiciones que ofrece la ubicación de los entornos y espacios físicos, con lo que se concluye que es posible alterar el entorno físico, en la finalidad que se disminuya la probabilidad que ocurran delitos. (Rau y Castillo, 2009, p: 3). En efecto, en esta conceptualización se fundamenta una tendencia de arquitectos y urbanistas para definir el mejoramiento de los entornos urbanos con mayor claridad, espacios abiertos, con mayor espacios para la caminería y concentración de gente, elementos que contribuyen a generar escenarios más seguros.

Actualmente, la prevención del delito y la seguridad ciudadana son políticas, en gran medida fundamentales de la estrategia de seguridad pública en la que están obligatoriamente involucrados los gobiernos nacionales y locales, para lo cual, se han validado mecanismos y acciones enfocadas a atacar preventivamente el delito, desde el entorno social: factores sociales, comunitarios, situacionales que influyen en el cometimiento de actos reñidos con la ley, teniendo en cuenta que históricamente el modelo de administración de la seguridad pública, hasta hace menos de 10 años, tenía un alto contenido represivo y escaso contenido preventivo, lo cual proyectaba resultados no muy satisfactorios ni sostenibles, circunscrita en una máxima que es que, no puede haber políticas de Estado de seguridad sin la asunción activa de responsabilidades por parte de la ciudadanía, que promuevan la creación de redes de relaciones y la organización comunitaria (capital social). En un estudio titulado “Factores determinantes de los delitos de mayor connotación social en la región metropolitana. Análisis en base a un modelo de regresión logística, Cadena – Letelier (2018) afirman que:

De acuerdo a Trudel y Puentes-Neuman, los factores de riesgo delictual pueden ser clasificados en 6 ámbitos de procedencia, de acuerdo a un continuo que va desde el nivel individual hasta el nivel sociocultural: Factores individuales, Factores familiares (ej. violencia intrafamiliar), Factores ligados al grupo de iguales, Factores escolares (ej. deserción escolar), Factores sociales o comunitarios, Factores socioeconómicos y culturales. (p: 1175)

En Quito, el tema de la violencia sexual cometidos en el Trolebus, Ecovía, Metrobus y sus alimentadores del sistema integrado de transportación pública, constituye un problema social estructural, normativo y cultural, pues se ha evidenciado que las mujeres y adolescentes son los más vulnerables a sufrir este tipo de ataques y agresiones sexuales.

El acoso, el hurto o el robo como expresiones delictivas, pueden ser mitigadas o disminuidas, adoptando medidas preventivas que contribuyan a evitar los factores que facilitan su cometimiento. Al respecto, la Dirección Técnica de Prevención en Seguridad Ciudadana de la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito hace varias sugerencias a la ciudadanía, que se resumen en:

- Lo prudente es no exhibir dispositivos como celulares, laptops, tablets o reproductores de música.
- Si usa mochilas, estas deberán colocarse en el pecho, protegiéndolas con el brazo.
- No utilizar los asientos últimos cuando la unidad está vacía, puesto que en esos lugares los pasajeros son más vulnerables.

- Procurar no dormirse en los buses, menos aún con los celulares o mochilas sin protección.
- Una medida que evita violencia es la no confrontación con los delincuentes, lo que no quiere decir que, si tiene la oportunidad, se denuncie su presencia (párr. 2)

Uno de los posibles actores importantes para la prevención del delito en la transportación pública es el conductor, es quién puede informar qué es lo que sucede, cómo, cuándo y en qué sitios de mayor frecuencia se presenta el cometimiento de los delitos. El conductor es quien debe saber cómo ayudar a la ciudadanía y a las fuerzas de seguridad en el caso de prevención y, en última instancia, al momento del cometimiento del delito. Asimismo, los controles policiales de seguridad son medidas que juntamente con los botones de pánico y las cámaras de video, contribuyen a disminuir los índices de inseguridad en la transportación pública.

El crimen relacionado con el transporte público contribuye a formar percepciones negativas con respecto a la seguridad en general (Ferraro, 2007; Villalta, 2011). Es menester entender que la reducción de la cantidad de delitos en la transportación pública tiene un potencial impacto social y económico significativo pues, la percepción de seguridad o de inseguridad ciudadana incide en el deterioro o el mejoramiento de la calidad de vida y del bienestar de la ciudadanía.

2.3 Industria de la tecnología en la seguridad ciudadana

En plena era de globalización, el desarrollo de la industria de la tecnología ha sido muy importante, lo que ha abierto oportunidades de innovación en las formas y mecanismos de cómo responder al crimen, lo que implica establecer un uso adecuado de los dispositivos tecnológicos para este fin. La robótica, el internet, los dispositivos móviles, el software aplicado tienen las variadas aplicaciones al momento de gestionar la seguridad ciudadana.

El uso de la tecnología a través de las cámaras de video vigilancia y los botones de pánico, cumplen con un aspecto de funcionalidad fundamental, ya que son *elementos disuasivos*, pues al colocar una cámara y al informar que hay una cámara, seguramente disminuye el delito en esos espacios video vigilados, que vinculado a un componente de inteligencia artificial que puede programar cámaras que identifican movimientos bruscos,

aglomeraciones, tráfico, choques, colisiones, etc. Las cámaras emulan multi actividades que no cumple el ser humano y, en transporte público, es necesario desarrollar esta herramienta. Esto otorga una percepción de seguridad. (Basantes, S. entrevista personal, 22 de Julio del 2019).

Una de las instituciones que ha liderado los estudios sistemáticos de estos temas es el Instituto Igarapé, con un comité de expertos en investigar problemas de seguridad y desarrollo, de la política mundial y nacional de drogas, la prevención y reducción de la violencia, en donde, entre muchos otros elementos se afirma que los modelos estadísticos predictivos se utilizan desde hace más de dos décadas junto con la policía y el apoyo de software y equipos tecnológicos, lo que ha permitido desarrollar algoritmos predictivos, para obtener mayor eficiencia en el análisis basados en los historiales de información.

El internet de las cosas y las ciudades inteligentes son dos de las tendencias macro que están configurando el desarrollo de la seguridad ciudadana, con implementos que van desde los sensores más diminutos y elementales hasta los softwares más complejos e integrados, bajo el criterio de que la realidad virtual vinculada a los propósitos de la seguridad ciudadana también contribuye a salvar vidas. Una de las mejores estrategias es la combinación de trabajo entre las tecnologías de punta y la inteligencia con datos de alta fiabilidad, que permiten identificar a personas y vehículos, derivar tendencias y anticiparse a los hechos. Cada vez más, el avance la tecnología de las cámaras de vigilancia inteligente y especializada, están a la orden del día. Las cámaras de video vigilancia tienen sensores que permiten identificar y focalizar zonas de mayor riesgo, programados con datos acumulados en el tiempo. Sin embargo, la coordinación humana, tanto en el centro de operaciones, como de la respuesta interinstitucional, es de imperiosa necesidad, pues la presencia de personal profesional capacitado complementa la eficacia de los dispositivos tecnológicos.

Instituto Igarapé (2019):

En la mayoría de las ciudades desarrolladas, la información de series de tiempo de alta frecuencia sobre la inseguridad está cada vez más disponible. Literalmente, miles de gigabytes de datos sin procesar están disponibles representando la dinámica y las características del crimen. El nuevo análisis informático de alta potencia está dando lugar a una próxima generación de estrategias policiales inteligentes, ágiles e informadas por la evidencia. Las plataformas predictivas en particular pueden mejorar las operaciones policiales, identificar objetivos prioritarios para la intervención policial y permitir una asignación más efectiva de los recursos policiales (párr. 2)

Este desarrollo tecnológico se potencia con el uso y aplicación de la telemetría, del circuito cerrado, cámaras IP, del TeamViewer como tecnologías de geolocalización y control remoto de unidades y dispositivos electrónicos. Los Sistemas de Posicionamiento Global GPS están al servicio de la seguridad ciudadana, se trata de una constelación de satélites pensada para dar cobertura a cualquier hora del día y en cualquier parte del mundo.

Una de las innovaciones tecnológicas es el *Virtual Command Central*¹, el cual es manejado por un agente civil de seguridad pública, quien navega y controla la coordinación interinstitucional (policías, bomberos y ambulancias), y despliega la ayuda a través de video y datos de múltiples fuentes, con la finalidad de socorrer y proteger a las potenciales víctimas.

Además, existen varias innovaciones tecnológicas que se han presentado como alternativas de complemento al apoyo a las labores de coordinación en la atención de emergencias:

- Mobile Locator
- Sistema Automatizado de Entrega de Information a la Función Judicial (SAEI FJ)
- APP ECU 911
- Reconocimiento Facial

Se debe tener en cuenta que siete de cada 10 quiteños tiene un celular activado, de ellos el 66,9% tiene un *Smartphone*; ocho de cada 10 adultos entre 25 a 34 años registran mayor de este tipo de tecnología, le sigue los jóvenes entre 15 a 24 años con 80,2%. El uso de internet en los quiteños alcanza el 72,6% de su población. De acuerdo con la edad, el 93,3% de los jóvenes entre 15 a 24 años es el grupo poblacional que más usa internet, mientras que en los quiteños mayores de 45 años el uso de internet alcanza al 44,9% de la población (INEC, 2017, párr. 7).

En exposiciones desarrolladas por funcionarios del Sistema integrado de Seguridad SIS ECU 911, se ha dado a conocer algunos dispositivos y softwares tecnológicos, como el *Mobile Locator* es un sistema que permite localizar y emitir coordenadas sobre la ubicación de un teléfono móvil, lo que facilita las labores de búsqueda y rescate sobre todo de personas extraviadas. El SAEI FJ es una plataforma del ECU 911 para entregar información (videos, audios o datos) que se constituyen evidencias en procesos judiciales, preservando la confidencialidad y la cadena de custodia de estas evidencias. La APP del ECU 911 son

¹ Comando Central Virtual

dispositivos móviles para darle eficacia al tiempo de respuesta de las instituciones coordinadas en el ECU 911, además ayuda en la comunicación con personas que tienen dificultades con el lenguaje oral. Así mismo, el sistema de reconocimiento facial contrasta las imágenes captadas para ubicar perfiles de personas sospechosas y proceder, incluye evidencia digital y analítica de video. Esta aplicación tiene también un componente móvil mediante de fotos registradas por dispositivos celulares (ECU911, 2019).

Debe tenerse en cuenta sin embargo, que a pesar de que la acción de la tecnología sea positiva, en este caso, en la reflexión de expertos y sociólogos de los fenómenos sociales, quienes miran a la tecnología como un elemento que no contribuye a lograr una auténtica seguridad, pues se llega a un punto en el que se depende de estos dispositivos tecnológicos para mantener los índices de seguridad, lo que llega a confluir en un nivel de detrimento que tiene relación con la invasión de la convivencia social y el derecho a la privacidad.

El sociólogo Mario Unda afirma que:

El crecimiento de la utilización de la tecnología en la seguridad ciudadana viene a partir del atentado de las Torres Gemelas, hecho luego del cual Estados Unidos empezó a poner las alarmas, cámaras en los aeropuertos, sistemas de identificación cada vez más sofisticados, algo que tiene que ver con la característica del cuerpo del movimiento. Estados Unidos no solo generó ese estado de vigilancia, sino que exige que en todos los aeropuertos del mundo exista en mismo tipo de medidas de seguridad: solo se puede viajar con una maleta de mano y una botella de agua que solo tenga 10 o 20 mililitros de contenido. Son regulaciones que tiene impuestas y que se nos imponen, acá todos adoptamos en mismo tipo de censura previa norteamericana...tenemos la seguridad impuesta, como: las cámaras, la policía, el ejército respaldando a la policía, guardias, dispositivos que están acoplados y te vigilan, la convivencia cada vez está más rota... (Unda, M. entrevista personal, 20 de Julio del 2019).

El avance de la tecnología y su creciente utilización en los aspectos de la sociedad no puede llevar al resquebrajamiento de los elementos de participación, vecindad y convivencia entre habitantes de espacios comunes.

3. CAPÍTULO

MODELO DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN QUITO

3.1 La falta de seguridad en el transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito

El trabajo realizado por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) a través de la Encuesta de Victimización y Percepción de Inseguridad (2011), establece que Pichincha es la segunda provincia en la prevalencia de todos los delitos a escala nacional (Quito es el 82% en densidad poblacional de Pichincha): De cada 100 personas 17 han sido víctimas de algún delito. En Quito, de cada 100, 21 personas afirmaron haber sido víctimas de algún delito (INEC, 2017, párr. 9).

Según la Secretaría de Movilidad de Distrito Metropolitano de Quito, el 70% de sus habitantes se moviliza en transporte público en Quito. La percepción de los usuarios del transporte público entendiendo a la percepción como primer pensamiento que surge de un concepto y su posterior impresión consciente de la realidad, se puede afirmar que es el de la inseguridad en un 90%, puesto que los usuarios sienten cierta intranquilidad en el sentido que la delincuencia, durante los últimos años, se ha dedicado a acechar e ingresar a la unidades en las paradas de buses, aprovechando la aglomeración de personas que requieren el servicio de transporte y sustraer las pertenencias, mediante amenazas o asedios.

El transporte público es, posiblemente, el sitio en donde la mayoría de los quiteños y personas que viven en Quito, más sienten la inseguridad, siendo reconocido de esta manera, incluso a nivel de país. La inseguridad se refleja, no solo en lo que se podría denominar delincuencia simple, como lo son: arranchadores, ventas ambulantes, personas que mendigan con supuesta discapacidad y ciudadanos extranjeros que ingresan a cantar y recitar, sino también, por los múltiples accidentes de tránsito que son ocasionados por el mal funcionamiento técnico de las unidades, así como el incumplimiento a las normas de tránsito, las cuales traen como consecuencia atropellamientos, encunetamientos, pérdidas de pista o choques, que muchas veces, terminan con pérdidas humanas y/o materiales.

La inseguridad se expresa también en la mala conducta y comportamiento de ciertos conductores y controladores de las unidades, quienes actúan con malos tratos, lenguaje

vulgar y acoso, sin importar el género y edad del usuario del transporte público. Así, el transporte público se ha convertido en un sistema que presenta aún limitaciones para garantizar un buen servicio, un viaje seguro y sin preocupaciones.

Tabla 1: Estadística del delito en Quito 2016 – 2018

TIPO DE EVENTO	2016	2017	2018	
Robo En Proceso	53	64	92	209
Violación	4	3	2	9
Conductor En Estado Etilico	11	9	8	28
Accidente De Tránsito	99	92	89	280
Agresión – Riña	22	10	4	36
Secuestro Express	1	1	2	4
Consumo O Tráfico Estupefaciente	3	2	1	6
Porte Ilegal De Armas	0	1	4	5
TOTAL	193	182	202	577

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito - Carrasco, Paúl (2019)

Elaborado por: El autor.

De otro lado, en una encuesta desarrollada en la ciudad de Quito en el 2014, se afirma que: “el 75% de las mujeres encuestadas dicen haber sido víctimas de alguna forma de acoso sexual en el espacio público. Esto refleja la predominancia de este tipo de acoso en nuestra cultura: sólo una de cuatro mujeres no lo ha sufrido en ningún momento de su vida” (Maldonado, I. 2014, p:48). De igual manera, en la misma investigación al preguntar entorno a la seguridad en Quito, el 87% de mujeres encuestadas señalan que Quito es una ciudad insegura: “¿Crees que Quito es una ciudad segura para ti? Para la gran mayoría de adolescentes mujeres que viven en Quito y que fueron encuestadas, Quito no es una ciudad segura y su transporte público tampoco. (Maldonado, I. 2014, p:49).

A partir de investigaciones con datos como estos, y demás estudios, debates y análisis, se constituyeron en elementos de causa que dieron origen a la creación de acciones y de políticas públicas contra los delitos y la violencia en los espacios públicos, así como en la transportación pública. El gobierno nacional como locales dejaron de lamentarse y echarse la culpa mutuamente a la toma de decisiones que conllevaron a la creación de proyectos de

seguridad ciudadana, además porque estos a su vez permitían exhibir acciones que repercutían en mayor votación del electorado.

El proyecto de Transporte Seguro que cuenta con la utilización de la tecnología a través de la instalación de cámaras de seguridad y botones de pánico en la transportación pública en Quito (parroquias urbanas y rurales del Distrito Metropolitano) con la centralización del reporte de emergencias en el sistema ECU 911 y del Centro de Control implementado por el Municipio de Quito, presenta resultados exitosos del proyecto que se expresan en el mejoramiento de la seguridad ciudadana y prevención del delito, por lo que, como experiencia exitosa de combate a la inseguridad, ha sido replicado a nivel nacional por la Agencia Nacional de Tránsito y el gobierno nacional.

3.2 La Obligatoriedad de la Instalación de Cámaras de Seguridad y Botones de Pánico en las Unidades de Transporte Público

En la Resolución del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, expide el reglamento de aplicación para el proceso de control de dispositivos “Kits de Seguridad” para las unidades de transporte terrestre de pasajeros interprovincial e intraprovincial, mismo que establece:

“Artículo 3.- Obligaciones: Las operadoras de Transporte Terrestre Público de Pasajeros Interprovincial e Intraprovincial debe: a) Instalar los dispositivos “Kits de Seguridad” homologados en todas las unidades habilitadas en el Contrato de Operación y además según los procedimientos, plazos y fechas determinadas por la Agencia Nacional de Tránsito” (p: 3).

En la resolución 083, Art. 3, la Agencia Nacional de Tránsito emite las Obligaciones para las operadoras de servicio Inter e Intraprovincial, en la cual obliga a la instalación de “Kits de Seguridad” en todas sus unidades. El servicio de bus urbano y taxi es responsabilidad de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, según su jurisdicción. La Agencia Nacional de Tránsito no interviene en estos servicios.

3.3 Coordinación interinstitucional del Proyecto Transporte Seguro 2016 – 2018

El gobierno nacional, desde el 2012, en conjunto con la empresa *China National Electronics Import and Export Corporation* (CEIEC) comenzó a implementar el Sistema ECU 911, dentro del cual en el 2013 se creó el Sistema Integral para Transportes Públicos y Comerciales (SITPC). A partir de un crédito con el gobierno chino de marzo del 2015, se instaló dispositivos de transporte seguro en autobuses y taxis.

Mediante el procedimiento de atención de botón de auxilio por medio de la Plataforma de Transporte Seguro, desde agosto de 2013, inicios de la operación dentro del SIS ECU911 Quito, por medio del monitoreo del incidente, se realiza la coordinación de la atención inmediata de las emergencias con las instituciones de respuesta que, de acuerdo con el evento, se puede solicitar apoyo a Policía Nacional, Tránsito, personal médico y bomberos, categorización del evento y envío de ficha manual.

Los operadores de la sala ECU Quito 911 - cabinas de transporte seguro, correspondiente a la Agencia Nacional de Tránsito y, la coordinación interinstitucional por eventos varios, bajo la apertura de cámaras de la plataforma SITPC, mencionan algunos ejemplos de cómo funciona el sistema de respuesta al reporte de emergencias. Entre las que se reseñó:

1.- PPNN: Secuestro Express.- ingresa reporte de botón de pánico a la plataforma SITPC, la inmediata coordinación entre Transporte Seguro y Policía Nacional permitió interceptar a la unidad, activando a las unidades de la fuerza pública más cercanas a la ubicación que reporta el GPS de la unidad. Después de varios minutos de persecución se logra detener la marcha de la unidad, dando como resultado:

- 5 personas detenidas, 1 taxi a patios de retención, 2 armas de fuego

2.- CRUZ ROJA: Alumbramiento.- se trató de la coordinación directa entre Transporte Seguro y Cruz Roja, en la cual se pudo brindar apoyo inmediato mediante la visualización de cámaras y vía telefónica con paramédicos de dicha institución, hasta que la unidad enviada por Ministro de Salud Pública acuda al lugar, en relación con las coordenadas dadas.

3.- BOMBEROS: Incendio de una unidad de taxi.- Se ingresó la emergencia a través del botón de auxilio del conductor de la unidad, se abre cámaras y se visualiza humo dentro

de la unidad. Mediante audio se puede identificar que se trata de un incendio, el cual fue coordinado inmediatamente con el Cuerpo de Bomberos quienes despachan unidades al punto que reporta el GPS, y se logró controlar el fuego que dejó como resultado daños materiales

4.-AMT: Accidente de tránsito con persona fallecida.- El ECU 911 solicita apoyo visual de un bus Interprovincial por presunto choque con un vehículo liviano, aparentemente con personas heridas y fallecidas, se coordina con AMT y Policía Nacional (SIAT), instituciones que envían unidades al lugar. Personal de AMT refiere que se trata de una pérdida de pista del bus, el cual se impacta con una motocicleta y, luego, con el vehículo liviano. Personal de SIAT confirma el deceso de una persona de sexo femenino, producto del accidente. Como resultado:

- 1 persona fallecida (acompañante del vehículo liviano),
- 2 personas heridas (conductor del vehículo liviano y motociclista),
- 1 detenido (conductor del bus),} 1 motocicleta, 1 bus interprovincial, 1 vehículo liviano fueron trasladados a patios de retención.

Sin embargo, que el servicio de respuesta a las emergencias cuenta con una certificación referido a los estándares internacionales de la Asociación Europea de Números de Emergencia -EENA- por el cumplimiento técnico en las emergencias atendidas, el servicio adolece de limitaciones de eficacia, sistematicidad e integralidad para realizar el seguimiento del rendimiento de la gestión institucional y en la evaluación de los resultados del ECU 911, a nivel Nacional.

En este orden de cosas, el reporte presentado en el Concejo Metropolitano de Quito en relación al Informe sobre Operatividad y Niveles de Seguridad en el Sistema de Transporte de Pasajeros del 2016, se establece que el centro de control realiza acciones de monitoreo de las instalaciones, terminales y paradas a través de la infraestructura tecnológica que articula cámaras de vigilancia (cámaras internas y externas), de seguridad (botón de pánico), consolas de recepción de llamadas (teléfonos IP), que permite coordinar en menor tiempo los eventos que se originan en cada uno de los corredores administrados por la EPMTPO, comunicación directa con las diferentes instituciones como Agencia Metropolitana de Tránsito, Policía Metropolitana, Ecu 911, Bomberos, COE, Centro de Gestión de la Movilidad, EPMMOP, EPMTPO,; a fin de solventar las emergencias presentadas y garantizar una adecuada prestación del servicio de transporte a los usuarios del DMQ las 24 horas del día, los 365 días del año.

En la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito en su Centro de Control Metropolitano se dispone de las siguientes líneas de acción o monitoreo:

- 1.- LÍNEA DE MONITOREO.- Paradas.- Control y monitoreo del ingreso de usuarios en paradas y terminales.
- 2.- LÍNEA DE OPERACIÓN.- Buses (Bi articulados, Articulados, Trolebuses).- Control de la operación, mediante el monitoreo de las cámaras externas ubicadas en el carril exclusivo, y registro de las incidencias operacionales.
- 3.- LÍNEA DE MONITOREO.- Seguridad Física.- Monitoreo de los sitios de mayor riesgos, (actos peligrosos o delictivos), además coordina con los organismos de socorro (p: 8).

La Dirección Técnica de Prevención en Seguridad Ciudadana del Distrito Metropolitano de Quito, señala que el Grupo de Agentes Metropolitanos de Control de Quito desarrolla acciones en las vías centrales de alimentación del transporte público municipal tienen finalidades principalmente disuasivas y de combate al delito flagrante, lo que contribuye a incrementar la seguridad de los ciudadanos en la utilización de estos servicios de transportación pública.

Medidas de prevención que brindan los agentes metropolitanos de control:

- Apoyar en las paradas ordenando a los pasajeros, así como en estaciones y andenes de mayor afluencia de usuarios del Sistema Metropolitano de Transporte.
- Recorrido de los agentes de manera peatonal al interior, en moto y en vehículo al exterior de las unidades del Sistema Metropolitano de Transporte.
- Detención y envío a la Policía Nacional de presuntos infractores que se encuentren cometiendo delitos flagrantes en el interior de las unidades, paradas, andenes y estaciones del Sistema Metropolitano de Transporte.
- Mantener en seguridad las evidencias encontradas en poder de los presuntos infractores hasta su entrega a la Policía Nacional.
- Brindar información y consejos acerca de los circuitos y rutas del Sistema Metropolitano de Transporte.

- Acción preventiva de alejamiento de personas que ocasionan escándalos públicos.
- Alejamiento de personas del pequeño comercio y con experiencia de vida en la calle que hacen mal uso del interior de las estaciones y paradas.
- Detención de presuntos infractores y apoyo a las víctimas en los casos de atentados contra el pudor, en coordinación con el personal del proyecto “Bájale al Acoso”.
- Reportar novedades y coordinar casos de emergencias con el ECU911.
- Apoyar de manera inmediata y verificar las novedades registradas mediante las cámaras de video vigilancia del Centro de Control del Sistema Metropolitano de Transporte.

3.4 Características de la implementación del sistema

La iniciativa de realizar acciones de política pública, se la instrumentó desde el gobierno local de Quito, pues desde el 2011 se desarrolló la campaña “Quito sin buitres”, la cual en el 2013 cambió al nombre de “Quiero andar tranquila, calles sin acoso”. Estas iniciativas fueron el origen de la plataforma “Bájale al Acoso”, que está bajo la coordinación del Patronato Municipal San José. Su objetivo principal fue desterrar el acoso y hostigamiento en el transporte público y generar espacios seguros. Para activar esta plataforma el usuario de transporte público que desee reportar un acoso debe enviar al 6367 un mensaje de texto con la palabra Acoso y el número de la unidad en la que viaja. Un dato que generó el origen de esta iniciativa es que el 82% de las mujeres encuestadas aseguraba haber sido víctima de acoso sexual en el transporte público. Durante el primer año (desde marzo del 2017) de puesta en ejecución, alrededor de 2 234 denuncias han sido recibidas, desde 120 unidades del Trolebús y Ecovía. Hasta el mes de marzo/2018, fueron más de 2200 buses de transporte público que han sido operados por propietarios privados y que también forman parte de esta plataforma. (Merizalde, M. – El Comercio, 2018).

Este proyecto tiene instalado Kits de Seguridad en diferentes unidades de servicio de transporte público de 2909 unidades en total: buses de servicio interprovincial e intraprovincial, buses urbanos, taxis y ambulancias.

- Bus Interprovincial: 331 Kits instalados y 493 unidades en total,

- Bus Intraprovincial: 252 Kits instalados y 558 unidades en total,
- Bus Urbano: 1842 Kits instalados,
- Taxis: 6435 con kits de seguridad instalados.

Las unidades biarticuladas cuentan con tres cámaras internas y una externa, las que son monitoreadas por los conductores en una pantalla ubicada en el tablero de instrumentos. Las cámaras tienen por objeto el monitoreo local de la unidad para facilitar maniobras de reversa y la apertura y cierre de puertas. Se vienen llevando adelante iniciativas para lograr la operatividad de la red WiFi en las unidades de los biarticulados, con lo cual se transmite la señal de las cámaras al centro de control, y realizar el monitoreo remoto respectivo.

Adicionalmente, a finales del 2016 se reporta la construcción de 44 paradas del corredor central del Trolebús, los cuales que están equipadas con cámaras de seguridad y botón de pánico para auxilio inmediato en caso de novedades.

La legislación nacional creó la Agencia Nacional de Control y Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es una institución con autonomía y con personería jurídica, tiene jurisdicción nacional, además de presupuesto, patrimonio y régimen público - administrativo y financiero definidos, implementó el Proyecto de Transporte Seguro Fase 2, el cual que se alinea al Plan Nacional Toda una Vida, el objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población... Política 3.12:

Garantizar el acceso a servicios de transporte y movilidad incluyentes, seguros y sustentables a nivel local e intra nacional (...) a). Incentivar el uso del transporte público masivo, seguro, digno, y sustentable, bajo un enfoque de derechos (...) j) Garantizar la interconectividad, la pertinencia territorial, social, cultural, geográfico y ambiental en la dotación/provisión articulada y subsidiaria de infraestructura de calidad e incluyente para el uso y gestión del transporte público y masivo entre los niveles de gobierno. (PNBV, 2013: 151)

Este proyecto se divide en fases, de acuerdo con lo que señala el funcionario de la Agencia Nacional de Transito Carrasco, P.:

Primera Fase: El kit de seguridad se compone de 2 cámaras de video, botones de auxilio (1 en caso de los buses y 3 en el caso de taxis), 1 grabador digital de video, 1 dispositivo de rastreo satelital (GPS) y un up para la reserva de energía de los componentes, Implementada en 100%. Durante la ejecución de la Fase I, la Agencia Nacional de Tránsito contrató la adquisición de 55.000 kits de seguridad; mismos que se instalaron en 38.000 taxis y 17.000 en buses intraprovinciales a nivel nacional. Segunda Fase: El kit de seguridad se compone de 4 cámaras

de video, botones de auxilio (1 en caso de los buses y 3 en el caso de taxis), 1 grabador digital de video, 2 cámaras de video, 1 ups para la reserva de energía de los componentes, una pantalla que indicará la velocidad del vehículo (buses) y un parlante que emitirá un sonido cuando exceda la velocidad con una plataforma tecnológica que permite monitorear los vehículos y emergencias que sucedan, el mismo que será entregado e instalado sin ningún costo, de acuerdo a un cronograma establecido por la ANT, 100% porcentaje de Implementada en un 100%. Durante la ejecución de la Fase II, se instaló 17.256 kits de seguridad según el siguiente detalle: 437 kits de seguridad en buses interprovinciales, 926 kits de seguridad en buses intraprovinciales, 1.123 kits de seguridad en buses urbanos; 14.500 kits de seguridad en taxis y 270 kits de seguridad en ambulancias. (ANT, Carrasco, P. 2019).

Para Amoroso (2019) quien se desempeña como Coordinadora de Comunicación de la Empresa Metropolitana de Pasajeros afirma que “No existe ni ha existido ningún convenio o acuerdo con el ECU911 para dotación de cámaras en nuestras unidades” (Amoroso, A. 2019).

Actualmente, existe en Quito 80 unidades biarticuladas que cuentan con cámaras de videovigilancia. En total son 320 cámaras. Un limitante es que la implementación de cámaras en los biarticulados se está consolidando y, aún, no se tiene registro de delitos. El nuevo Centro de Control implementado por el Municipio de Quito para reducir la inseguridad en las paradas y unidades de transporte público metropolitano consolida el registro de incidentes como: Accidentes de tránsito, riñas, perfiles sospechosos, ventas ambulantes, entre otros. Desde allí se despacha personal de apoyo a todos los incidentes que pueden ocurrir en el desarrollo de operaciones del Sistema Integrado de Transporte Municipal. Se controla las 164 cámaras instaladas en paradas y estaciones. En el centro de control trabaja personal de Instituciones articuladas como: AMT, Agencia Metropolitana de Control, personal de Operaciones de la Empresa de Pasajeros, personal de fiscalización, personal de atención al cliente, personal de seguridad. Se monitorea, gestiona y coordina el control de la operación mediante los diferentes medios de comunicación y cámaras de video que se encuentran instaladas en los diferentes corredores administrados por la EPMTQP.

Es preciso indicar que el número total de unidades de taxis que existen en la actualidad en el DMQ no lo maneja la Agencia Nacional del Transporte (ANT), en vista de que dicha información la maneja el Municipio de Quito. Ante la limitada información oficial sobre cifras y datos, se ha recurrido a publicaciones de los medios de comunicación, que arrojan datos contradictorios: En el Universo (20 de enero del 2014) se establece que: “El proyecto estatal nació para reducir, al menos, en un 80% los índices de delitos en la transportación pública del país, según la información que promociona el Ministerio del Interior. El costo

inicial de esta propuesta fue de \$ 94'494.447 (El Universo, 2014). Este dato se contradice en sus cifras con la publicación de El Comercio (3 de abril de 2019): “La inversión a escala nacional fue de USD 71 millones. Según la ANT, en la capital fueron instalados 13 354 kits. De esa cifra, 9 855 se colocaron en taxis, 3 331 en buses urbanos e intra provinciales y 168 en buses interprovinciales.” (El Comercio, 2019).

En todo caso, el proyecto de Transporte Seguro relacionado con la instalación de cámaras de seguridad y botones de pánico continúa avanzando no solo en Quito sino a nivel nacional, con lo que se incorpora la tecnología al servicio del combate a la inseguridad ciudadana en las unidades de transporte público.

4. CAPÍTULO

IMPACTO DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS EN SEGURIDAD CIUDADANA

Las políticas públicas son el resultado de un proceso de definiciones, de reflexiones colectivas y adopción de medidas concretas que los gobiernos asumen. Al respecto Aguilar Villanueva (1993) señala que las políticas públicas son “Un conjunto de decisiones y estrategias adoptadas por una autoridad legítima para resolver problemas públicos complejos” (Aguilar Villanueva. 1993: 20).

Estas políticas públicas son asumidas por los gobiernos nacional y locales, frente a los problemas que se presentan en la sociedad, se ven en la obligación de adoptar decisiones. Las instituciones gubernamentales son conjuntos de organizaciones –ministerios, concejalías, empresas públicas, juzgados, escuelas, hospitales ... – que armonizan recursos – normativos, humanos, financieros así como tecnológicos– y los transforman en políticas, en programas públicos, en servicios, en productos, para atender los problemas de los ciudadanos, controlar sus comportamientos, satisfacer sus demandas y, en definitiva, lograr unos impactos –objetivos– sociales, políticos, además de económicos (Rose,1984).

Los lineamientos normativos de seguridad ciudadana, por tanto, son el resultado de la existencia de problemas de inseguridad, frente a los cuales, las instancias públicas de gobierno en Ecuador y Quito se han visto en la obligación de adoptar normativas legales e iniciativas que tiendan a combatir el flagelo de la inseguridad. En este marco se inscribe el Proyecto Transporte Seguro.

Una de las ventajas del funcionamiento de las cámaras en el transporte público, es que arrojan imágenes que sirven para identificar al victimario y son consideradas como pruebas legales de comprobación del delito flagrante y que los administradores de justicia utilizan para juzgar la infracción penal. Basantes, S. (2019) afirma que: “pensemos si no hay video, no había prueba, no habría delito, no habría culpable, no habría sanción. Por eso, es importante el sistema de video vigilancia, porque nos dan pruebas delitos reales”. Sin embargo, hay que tener presente que, por más efectivos que se dispongan los componentes de los programas de seguridad virtual, éstos por sí solos no dan seguridad: “La aplicación de

política pública de cámaras en el espacio público o transporte no soluciona problemas como desaparecer la delincuencia, es una herramienta para combatirla que puede ser bien utilizada o mal utilizada, es importante comprender que es un salvavidas”

4.1 Paradas de transporte público con mayor inseguridad en Quito, 2016 – 2018

Las paradas que más representan inseguridad en la ciudad de Quito son las paradas del terminal Quitumbe, terminal Carcelén, terminal Rio Coca, terminal Recreo, terminales que pertenecen al sistema integrado trolebús.

De igual forma las paradas del corredor central occidental en las que es evidente la aglomeración de gente por la mala organización de los andenes, sitio en donde embarcan y desembarcan los pasajeros puesto que es ahí en donde más ocurren hurtos, riñas y caídas de pasajeros.

Tabla 2: Reporte por mes y año de Emergencias de Seguridad Ciudadana en transporte público en Quito, 2016 al 2018

Mes	2016	2017	2018	Total
01.ENERO	13	13	18	44
02.FEBRERO	18	14	14	46
03.MARZO	11	14	15	40
04.ABRIL	20	16	14	50
05.MAYO	15	17	15	47
06.JUNIO	15	7	12	34
07.JULIO	20	29	17	66
08.AGOSTO	19	23	20	62
09.SEPTIEMBRE	16	15	27	58
10.OCTUBRE	25	14	22	61
11.NOVIEMBRE	18	17	14	49
12.DICIEMBRE	23	13	22	58
TOTAL Nacional	213	192	210	615

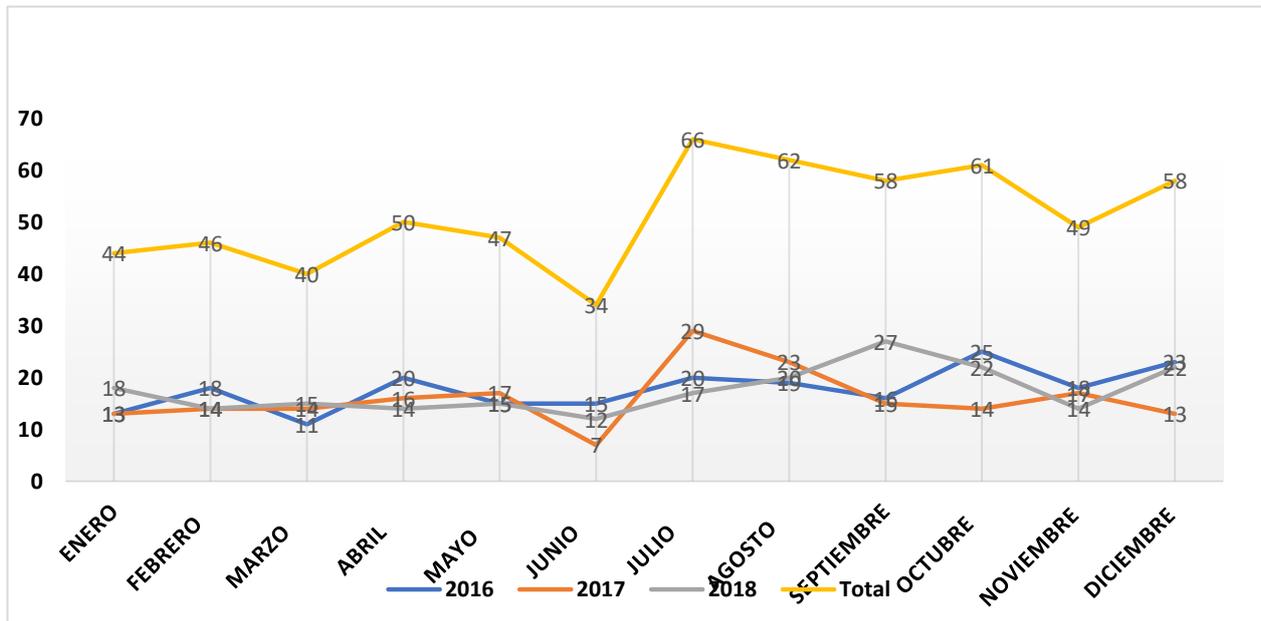
Fuente: Sistema Integrado de Seguridad ECU 911

Elaborado por: El autor.

Al hacer referencia a la movilidad del tránsito de los buses que tienen sus rutas hacia las zonas periféricas de la ciudad o con destino hacia los valles, se puede mencionar a ciertas cooperativas que brindan sus servicios hacia los lugares antes mencionados en las cuales se presentan múltiples asaltos.

4.2 Emergencias de seguridad ciudadana relacionadas con el transporte público en Quito, entre el 2016 al 2018 por el SIS ECU 911

Ilustración 1: Reporte por mes y año de Emergencias de Seguridad Ciudadana en transporte público en Quito, 2016 al 2018



Fuente: Sistema Integrado de Seguridad ECU 911

Elaborado por: El autor.

Los datos reportados sobre las emergencias de seguridad ciudadana relacionadas con el transporte público en Quito, entre el 2016 al 2018 por el SIS ECU 911, agrupados en 3 rangos: 1) De 58 a 66 casos; 2) de 44 a 50 casos; y, 3) de 34, se deduce que, en primer lugar, la más alta frecuencia de reportes de emergencia, se producen en los meses de julio, agosto, septiembre, octubre y diciembre que son los meses que coinciden con los períodos vacacionales educativos de la región Sierra. En segundo lugar, de frecuencia intermedia de reportes de emergencia, se producen en los meses de enero, febrero, marzo, abril, mayo y noviembre que coinciden con las actividades educativas y laborales de la región Sierra. En tercer lugar, existe una frecuencia menor de reportes de emergencias, en el mes de junio que

coincide con las actividades del período de exámenes y cierre de actividades educativas de la región Sierra. Esta fenomenología social se produce entre los años del 2016 y 2018. Lo que implica que es pertinente incorporar al proceso educativo oficial un eje curricular transversal en gestión de riesgos y en seguridad ciudadana.

Stalin Basantes afirma que el número de emergencias que sube entre estas fechas están relacionadas a la actividad económica que tiene la sociedad ecuatoriana: en julio está la temporada playera, en el caso de Quito la actividad escolar termina, las familias se desplazan a los diferentes sectores del cantón o diferentes provincias. En el caso del mes de diciembre, es muy dable que se da un disparo de llamadas de emergencias por el hecho que es la fecha de mayor actividad económica, donde se mueven grandes sumas de dinero, para el comercio y todo mundo se moviliza para estar con su familia, por lo cual, la ciudadanía es presa fácil de la delincuencia y mucho más si en la mayoría de los casos se movilizan en transporte público (Basantes, S. entrevista personal, 22 de Julio del 2019).

Jhon Garaycoa presidente de la compañía de seguridad *Mac Security* afirma que “El delincuente en diciembre trabaja a doble jornada, sale a hacer su décimo”, en relación con las circunstancias que se presentan en los meses en los que existe mayor afluencia de público y el pago del décimo tercer sueldo incentiva el comercio y con ello las bandas delincuenciales están más alertas a cometer atracos. (Garaycoa, J. – El Universo. 2016).

Servicio - Subtipo	2016	2017	2018	Total	
Seguridad Ciudadana	213	192	210	615	
Escándalo en espacio público	37	31	25	93	186
Alerta no determinada	61	15		76	152
Patrullaje policial en el sector solicitado		3	71	74	148
Registro de personas y/o vehículos con actitud sospechosa	29	21	17	67	134
Otros, presencia policial	6	44		50	100
Presencia policial	4	10	25	39	78
Libadores	17	8	6	31	62
Escándalo en espacio privado	9	4	14	27	54
Robo personas	4	8	2	14	28
Escándalo	4	7	3	14	28
Personas sospechosas	9	4		13	26
Otros	1	9	2	12	24
Resguardo policial	4	2	2	8	16
Denuncias / campañas		8		8	16
Desaparición de persona	3	2	2	7	14
Apoyo a instituciones articuladas			6	6	12
Hurto	1	3	1	5	10
Robo	2	1	2	5	10
Servicios		2	2	4	8
Ficha de datos			4	4	8
Refuerzos institucionales	3	1		4	8
Violencia contra la mujer o miembros del núcleo familiar física	1	1	2	4	8
Otros robos	4			4	8
Resguardo de víctimas y testigos	1	1	1	3	6
Fiestas en vivienda		2	1	3	6
Agresiones a personas	1		2	3	6

ente: Sistema Integrado de Seguridad ECU 911

Elaborado por: El autor

Los datos reportados sobre las emergencias de Seguridad Ciudadana relacionadas con el servicio y subtipo de atenciones en la Ciudad de Quito, entre el 2016 al 2018 por el SIS ECU 911, agrupados en 3 rangos: 1) De 100 a 186 casos; 2) de 54 a 78 casos; 3) de 28 a 10 casos; y, 4) de 8 a 2 casos, se deduce que, en primer lugar están los subtipos de Escándalo en espacio público, Alerta no determinada, Patrullaje policial en el sector solicitado, Registro de personas y/o vehículos con actitud sospechosa; en segundo lugar, están los subtipos de casos de Otros, presencia policial, Presencia policial, Libadores, Escándalo en espacio privado; en tercer lugar, están los subtipos de casos de Robo personas, Escándalo, Personas sospechosas, Otros Resguardo policial, Denuncias/campañas, Desaparición de persona, Apoyo a instituciones articuladas, Hurto y Robo; en cuarto lugar de casos, están aquellos de diverso orden con un menor nivel de reportes de emergencia.

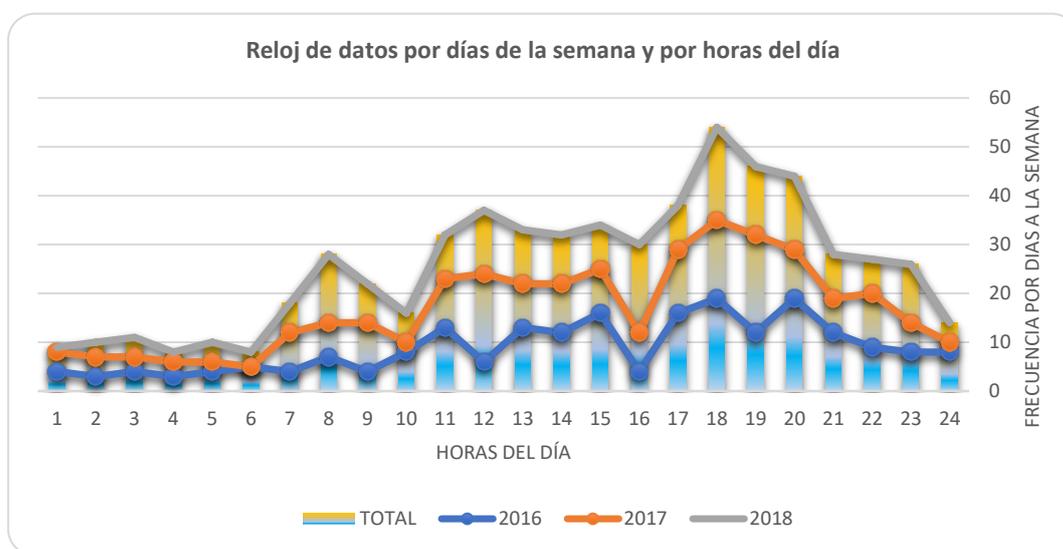


Ilustración 2: Reloj de datos por días de la semana y por horas del día

Fuente: Sistema Integrado de Seguridad ECU 911

Elaborado por: El autor.

En relación con el reporte del reloj de datos por días de la semana y por horas del día emitidos por el SIS ECU 911, se establece una frecuencia que va de 20 a 30 reportes por día a la semana de lunes a domingo, de los cuales la mayor parte se

generan desde las 18h00 a las 20h00. Un segundo rango de frecuencia, se presenta desde las 11h00 a las 17h00. Adicionalmente, existe un tercer rango de frecuencia

4.3 Personas detenidas para investigaciones

De los datos proporcionados por la Agencia Nacional de Tránsito se colige que existe un mayor número de alarmas por robos en proceso, accidentes de tránsito y, en menor cuantía, por ser sospechosos que se han registrado en las cámaras de seguridad en los buses de transporte público de la ciudad de Quito. De los cuales, apenas han existido 6 personas detenidas para investigaciones, 3 a nivel interprovincial y 31 en taxis.

Estos datos muestran que, poco a poco, el funcionamiento del Proyecto Transporte Seguro en Quito en diferentes unidades de servicio de transporte público que se concreta a través de la instalación de Kits de Seguridad y de la efectividad de respuesta con el Sistema Integrado de Seguridad Ecu 911, se ha ido afirmando como una medida de mitigación de las expresiones del delito, particularmente de los temas de hurto, intentos de robo o actos inmorales.

4.4 Reducción de la inseguridad en el transporte público y la aplicación de cámaras y botones de alarma

Uno de los principales obstáculos para el desarrollo social y económico en América Latina, es el crimen y la violencia. El Informe Anual del Latinobarómetro (2017) afirma que la inseguridad ciudadana, es el segundo problema más significativo que señalan los habitantes de la región, únicamente superado por los problemas económicos (salarios, desempleo, inflación).

En el Distrito Metropolitano de Quito, con la implementación de los componentes principales del Proyecto Transporte Seguro en Quito (PTSQ), mediado por las alarmas del botón de auxilio, cámaras de seguridad y/o denuncias al número de emergencias, y, que se logra gracias a la operatividad de la coordinación con las entidades articuladas a través del Servicio Integrado de Seguridad ECU 911 con su plataforma tecnológica, con la atención de las situaciones de emergencia de la ciudadanía, ha tenido como principal objetivo disminuir los índices delincuenciales,

con lo cual contribuye a mejorar la seguridad vial y ciudadana de todos los usuarios del transporte terrestre, aportando con medidas efectivas de respuesta al sistema judicial, cumpliendo los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo hacia el buen vivir de los ciudadanos, fortaleciendo la seguridad y el respeto a los derechos humanos.

Desde marzo del 2013, en que se implementó la atención de las alarmas dentro de los Centros Integrados de Seguridad ECU 911 hasta diciembre de 2018, mediante el análisis de las alarmas atendidas y los delitos de cada año; correspondiendo un 16%.

Tabla 4: Alarmas Atendidas y Delitos del 2013 a Dic/2018

FÓRMULA	X	Y	ANÁLISIS DE X VS Y	
			Z= Y/X	Z* 100
AÑO	ALARMAS ATENDIDAS	ALARMAS POR DELITO	% Y año y con relación a X	Por cada 100 de X hay # Y
2013	340	53	16%	16
2014	4188	552	13%	13
2015	4065	602	15%	15
2016	2409	638	26%	26
2017	3064	500	16%	16
2018	2866	380	13%	13
Total corte Dic/2018	16932	2725	16%	16

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito - Carrasco, Paúl (2019)

Elaborado por: El autor.

De los resultados reportados por la ANT, en la tabla de alarmas atendidas y delitos del 2013 al 2018, se puede evidenciar que el año en donde existe un mayor porcentaje de alarmas por delito, es en el 2016, en una relación de 26 casos por cada 100 reportados, así como una disminución, tanto del número total de alarmas

atendidas, de aquellas alarmas por delito, específicamente, con una relación positiva del 26% en el 2016) al 13% en el 2018.

Del 2013 al 2018, existe un promedio de 2822 alarmas atendidas por año y, un promedio de 454,17 alarmas por delito por año, es decir, una relación de 16, 09% por año. Además, existe un mayor número de alarmas por robos en proceso, accidentes de tránsito y, en menor cuantía, por ser sospechosos que se han registrado en las cámaras de seguridad en los buses de transporte público de la ciudad de Quito. De los cuales, apenas han existido 6 personas detenidas para investigaciones, 3 a nivel interprovincial y 31 en taxis.

Estos datos muestran que, poco a poco, el funcionamiento del Proyecto Transporte Seguro en Quito en diferentes unidades de servicio de transporte público que se concreta a través de la instalación de Kits de Seguridad y de la efectividad de respuesta con el Sistema Integrado de Seguridad Ecu 911, se ha ido afirmando como una medida de mitigación de las expresiones del delito, particularmente de los temas de hurto, intentos de robo o actos inmorales.

A diferencia del transporte metropolitano de Quito público y masivo, que está a cargo directamente de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, en sus inicios, intentó demostrar a la ciudadanía quiteña que estaba en toda la capacidad de cubrir el monitoreo de los kits de seguridad (cámaras de vigilancias y botones de pánico) y atender las emergencias de seguridad que se presentaban dentro de las unidades de transporte municipal. Sin embargo, con el pasar del tiempo y las complicaciones propias de la logística y la gestión de la administración pública, esas primeras intenciones se han ido diluyendo, ya sea por el cambio de administraciones y diferencias políticas partidistas de las autoridades de turno que han permitido madurar el modelo de gestión de monitoreo en la transportación pública municipal en Quito. La evidencia más clara es que no existe una acción coordinada, técnica ni armónica entre las instituciones públicas, tanto del gobierno central como del gobierno local, de allí que, al momento de atender una emergencia, los protocolos escritos no se cumplen con la prolijidad que los casos de emergencia requieren.

Actualmente y según datos de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte y Pasajeros de Quito, el funcionamiento del monitoreo de los kits de seguridad (cámaras de video y botones de pánico) únicamente se lo está realizando en las unidades nuevas, es decir en los 80 biarticulados que cuentan con video - vigilancia. En cambio, en el resto de las unidades de transporte, es decir, las 324 que son parte del sistema metropolitano de transporte no cuentan con los kits de seguridad o no están funcionando, según informe de la Secretaria de Movilidad. Definitivamente, esta realidad limita el combate adecuado a la inseguridad que vive a diario el usuario que utiliza transporte público masivo.

4.5 Amenazas al funcionamiento del sistema de seguridad ciudadana

Uno de los factores que generan las principales amenazas que continuamente atentan contra el adecuado funcionamiento del sistema de seguridad ciudadana tienen relación con la situación de crisis económica fiscal del país que puedan repercutir en la asignación presupuestaria a los proyectos de seguridad ciudadana, ya que existe rapidez en la obsolescencia de la tecnología, con altos costos de la conectividad y el mantenimiento de infraestructura, la necesidad de recursos adicionales para atender la diversidad de emergencias, el incremento de personal especializado, entre otros elementos, hacen que el sistema de seguridad ciudadana presente altos costos de operación y mantenimiento que deben tener fuentes de financiamiento por parte del gobierno central y local.

Otras de las amenazas, tiene que ver con la definición, articulación y coordinación de políticas públicas y legales a nivel de los gobiernos nacional y local. La no obligatoriedad para la implementación de las cámaras de seguridad y botones de pánico en las unidades de transportación pública; el incremento de los indicadores de inseguridad, las crecientes tasas de desempleo y subempleo; el crecimiento poblacional, particularmente en las principales ciudades; la migración internacional hacia Ecuador y la migración campo – ciudad; el populismo político de autoridades y dirigentes gremiales del transporte que provoquen el deterioro del servicio de seguridad ciudadana. De igual manera, puede existir un mal uso de la información por parte de los medios de comunicación que pueden incidir en limitar el funcionamiento del sistema de seguridad ciudadana, ya que se podría utilizar la

información para mercantilarla cuando hay noticias impactantes que cause morbo al espectador. Estos, entre otros, son los elementos que articuladamente o no, atentan permanentemente al sistema de seguridad ciudadana.

No existe un modelo de gestión (o no ha logrado desarrollarse a plenitud) de la transportación pública en todo el territorio del Distrito Metropolitano de Quito que se centre en atender el monitoreo técnico, interactivo y coordinado con todas las instituciones encargadas de la provisión de seguridad ciudadana. Una de las causas que pueden determinar esto, es que las condiciones físicas como recursos humanos no dan abasto y no son suficientes para lograr cubrir el monitoreo y amenazas que aquejan a diario a los ciudadanos que utilizan la transportación pública para desplazarse con seguridad a los distintos puntos dentro de la capital.

CONCLUSIONES

En el período 2016 – 2018 se ha evidenciado una incidencia positiva de la implementación de la tecnología virtual en los sistemas de seguridad ciudadana en el Distrito Metropolitano de Quito a través de las cámaras de video, los botones de pánico y demás dispositivos enlazados virtualmente. Estos están directamente relacionados con los índices de incremento de la sensación de seguridad de la población, por tanto, se constituyen en una necesidad indispensable, actualmente. Los resultados en el 2016 muestran un aumento notable en el número porcentual (26%) de las denuncias de delitos en la transportación pública, el mismo que se va sosteniendo y, posteriormente, presenta una disminución porcentual en el 2018 (13%), precisamente en donde los cambios se han implementado. Estas denuncias poco a poco han ido tendiendo a sostener una leve disminución. Sin embargo, no se puede inferir que exista un impacto importante. Es necesario desarrollar un sistema de evaluación sostenida y con datos de mejor calidad y confiabilidad.

La continuidad, la sostenibilidad de la concepción e implementación de las políticas de seguridad ciudadana de los gobiernos tanto nacional como locales, son ejes claves en la concreción de resultados que mitiguen positivamente los delitos en la transportación pública tanto el robo, el hurto y el acoso en las políticas públicas. Lo que requiere de un acuerdo, de una legislación complementaria desde el ámbito nacional y local, no solo del Proyecto de Transporte Seguro, sino del conjunto del sistema de medidas de seguridad ciudadana en los espacios de circulación pública. Este elemento, contribuirá decididamente en la percepción de seguridad pública tanto de los transportistas como de los usuarios de la transportación pública. Sin embargo, lo principal dentro del sistema no son los dispositivos ni las plataformas virtuales de monitoreo, sino la organización comunitaria para incrementar la percepción real de seguridad pública. Las ciudades inteligentes no deben entrar en contradicción con la participación de la sociedad en su propia seguridad.

Los resultados cualitativos también muestran la complejidad de reformar la política pública, las instancias de seguimiento, implementación del sistema de seguridad ciudadana y de las instituciones de la policía nacional y metropolitana de Quito. Es necesario que los gobiernos seccionales y nacional, unifiquen los lineamientos, estrategias y normativa de seguridad ciudadana. De igual forma, es imprescindible que contribuyan sinérgicamente en la constitución y funcionamiento de observatorios de seguridad ciudadana.

La instalación de tecnología como herramientas integrales de seguridad ciudadana cada día se va actualizando y renovando, de tal forma que la que se utiliza, en la actualidad, en el sistema de seguridad en transporte público de Quito, se puede volver obsoleta frente a la necesidad creciente de combatir la inseguridad pública en el país y el Distrito Metropolitano de Quito. Adicionalmente, existe lo que se podría denominar como una “mutación de nuevos delitos” producto de fenómenos sociales tanto externos como internos se hace notable el descuido en la seguridad ciudadana. Las expresiones y formas del cometimiento del delito se han vuelto dinámicas, cambiantes y altamente complejas, en función de la multiplicidad de factores que lo generan y la diversificación de los sujetos que actúan en su concreción. Sin embargo, lo principal dentro del sistema no son los dispositivos no las plataformas virtuales de monitoreo, sino la organización comunitaria para incrementar la percepción real de seguridad pública. Las ciudades inteligentes no deben entrar en contradicción con la participación de la sociedad en su propia seguridad.

Existen diversas variables que inciden directamente en la inseguridad ciudadana, ellas son: la delincuencia, el desempleo, la pobreza, la violencia intrafamiliar, el narcotráfico, los desplazados, el contrabando, lo que determinan claramente la problemática de inseguridad ciudadana en la transportación pública. Por lo que, se sugiere un trabajo en conjunto, una agenda y política sostenidas entre la Fiscalía, la Corte Nacional de Justicia, la Policía Nacional, la Secretaría Metropolitana de Seguridad Ciudadana y las Universidades que permitan mejorar los estudios y propuestas de seguridad.

REFERENCIAS

BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar, Luis (1992). Estudio Introdutorio: *El estudio de las políticas públicas*. En: Luis Aguilar (Ed.). México: Miguel Ángel Porrúa.
- Bardález, Mendoza y Salgado (2002) Seguridad Ciudadana. En Una aproximación a la situación de inequidad de género en el Cantón Cuenca. Municipalidad de Cuenca, Universidad de Cuenca, Programa de Estudios de Género. pp. 175-194
- Cadena – Letelier (2018). Factores determinantes de los Delitos de Mayor Connotación Social en la Región Metropolitana. Análisis en base a un modelo de regresión logística. *Revista Política Criminal*. vol.13 no.26. Santiago-Chile
- Carrión, Fernando (2008). *La inseguridad en su laberinto*. Quito: Ed. FLACSO-IMQ.
- Carrión, Fernando (2007). *Ciudad Segura. Percepción de seguridad ciudadana*. (15). FLACSO. Quito - Ecuador
- Código Orgánico Integral Penal [COIP] (2014). *Código Orgánico Integral Penal*. Asamblea Nacional. Registro Oficial, Suplemento 180.
- Correa, María (2016). *Impacto de las políticas de seguridad estatal en el Distrito Metropolitano de Quito*. Tesis de Maestría. Universidad Andina Simón Bolívar - Sede Ecuador.
- Cruz, Alex (2012). *Impacto de las Investigaciones Universitarias*. I Congreso Científico Internacional. UNIANDES. Tulcán – Ecuador.
- Maldonado, Idilia (2014). *Características del Acoso Sexual que Sufren las Adolescentes Mujeres en el Transporte Metropolitano de Quito*. Tesis de Maestría. Política Social para la Promoción de la Infancia y Adolescencia. Universidad Politécnica Salesiana - Sede Quito.
- Rau, M., & Castillo, P. (2009). *Prevención de la Violencia y el Delito mediante el Diseño Ambiental en Latinoamérica y el Caribe. Estrategias Urbanas de Cohesión Social e Integración Ciudadana*. Estrategias urbanas de cohesión social e integración ciudadana. Revista INVI, November 2008. 23(64):169 a 189.
- Salazar, Shirley (2017). *Metodología de Evaluación de Servicios de Emergencia: El Caso del Servicio Integrado de Seguridad Ecu 911*. Universidad Central del Ecuador- Facultad de Ciencias Económicas. Quito – Ecuador.

- Sozzo, Máximo (2008). *Inseguridad, Prevención y Policía*. Quito. Ed. FLACSO.

WEBGRAFÍA

- Avances de Ecuador en seguridad ciudadana (2017). *Ministerio de Seguridad Interior*. Recuperado el 1 de agosto del 2019. <https://www.ministeriointerior.gob.ec/avances-de-ecuador-en-seguridad-ciudadana-fueron-expuestos-en-eeuu-por-ministro-del-interior/>
- Buses taxis kits seguridad Quito (2019). *El Comercio*. Recuperado el 28 de julio del 2019. <https://www.elcomercio.com/actualidad/buses-taxis-kits-seguridad-quito.html>
- Como usamos la tecnología contra el crimen. Villa, Kareli (2018). Recuperado el 2 de agosto del 2019. <https://blogs.iadb.org/seguridad-ciudadana/es/como-usamos-la-tecnologia-contra-el-crimen/>.
- Cuerpo de Agentes de Control de Quito. Recuperado el 10 de julio del 2019. <https://cuerpodeagentesdecontrolquito.gob.ec/seguridad-ciudadana/>
- Delitos y contravenciones. Recuperado el 15 de julio del 2019. <https://www.amnistia.org/ve/blog/2017/07/3071/el-acoso-sexual-en-el-transporte-publico>
- Delitos y Contravenciones. Recuperado el 23 de julio del 2019. <http://www.derecho.uba.ar/publicaciones/lye/revistas/28/delitos-y-contravenciones.pdf>
- Denuncias acoso transporte público en Quito (2018). *El Comercio*. Recuperado el 14 de julio del 2019. <https://www.elcomercio.com/actualidad/denuncias-acoso-transportepublico-quito-proyecto.html>
- Diciembre es clave frente seguridad ciudadana (2016). *El Universo*. Recuperado el 14 de julio del 2019. <https://www.eluniverso.com/noticias/2016/12/11/nota/5947879/diciembre-es-clave-frente-seguridad-ciudadana>
- Diseño, Establecimiento y Gestión Integral de los Sistemas Nacionales de Emergencia. *Sistema integrado de Seguridad 911*. Recuperado el 8 de julio del 2019. http://www.ecu911.gob.ec/wp-content/uploads/2019/04/D_-MAURICIO_GALARZA_ECUADOR.pdf.

- Encuesta de Victimización y Percepción de Inseguridad 2011. *INEC*. Recuperado el 2 de agosto del 2019. <https://anda.inec.gob.ec/anda/index.php/catalog/673>
- Evaluación de Sistemas de Emergencia, caso ECU 911. Recuperado el 12 de agosto del 2019. <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/10007/1/T-UCE-0005-110-2017.pdf>.
- Ferraro, K., (2007) *Prevención del Crimen en el Transporte Público en El Salvador*. Recuperado el 18 de julio del 2019. http://www.popcenter.org/conference/conferencepapers/2007/fear_of_crime.pdf.
- Fiscalía Ecuador casos violencia machista. *Radio Pública FM*. Recuperado el 12 de agosto del 2019. <https://www.publicafm.ec/noticias/actualidad/1/fiscalia-ecuador-casos-violencia-machista>
- Informe Anual del Latinobarómetro (2017). Recuperado el 20 de septiembre del 2019. <http://www.latinobarometro.org/lat.jsp>.
- La seguridad no es solamente un tema de represión (2019). *La Hora*. Recuperado el 10 de agosto del 2019. <https://www.lahora.com.ec/noticia/1102189104/maria-paula-romo-la-seguridad-no-es-solamente-un-tema-de-represion>.
- Ministerio del Interior (2017). *Espacios de cooperación internacional fortalecen políticas públicas en seguridad ciudadana*. Recuperado el 30 de julio del 2019. <https://www.ministeriointerior.gob.ec/espacios-de-cooperacion-internacional-fortalecen-politicas-publicas-en-seguridad-ciudadana/>
- Moreno, Carlos (2018). *Los espacios públicos en la ciudad en la era digital*. Recuperado el 28 de julio del 2019. <http://www.i-ambiente.es/?q=blogs/los-espacios-publicos-en-la-ciudad-en-la-era-digital>
- Municipio implementó plataforma tecnológica Ángel Guardian. (2019). *Quito Informa* Recuperado el 8 de julio del 2019. <http://www.quitoinforma.gob.ec/2019/02/01/municipio-implemento-plataforma-tecnologica-angel-guardian/>
- Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana: <http://omsc.quito.gob.ec>. Recuperado el 15 de agosto del 2019.
- Ojeda, Lautaro. Recuperado el 11 de agosto del 2019. https://www.ecu911.gob.ec/wp-content/uploads/2019/04/A-_-LAUTARO_-OJEDA.pdf

- Plan Nacional de Seguridad Integral. *Senpaldes*. Recuperado el 9 de agosto del 2019. <http://instrumentosplanificacion.senplades.gob.ec/documents/20182/22941/PlanNacionaldeSeguridadIntegral2014-2017.pdf/f60ca2ad-41d6-4c1b-9b0d-05336e548f5f>
- Plan transporte seguro no funciona todos taxis (2014). *El Universo*. Recuperado el 18 de julio del 2019. <https://www.eluniverso.com/noticias/2014/01/20/nota/2059931/plan-transporte-seguro-no-funciona-todos-taxis>
- Políticas Públicas de Seguridad Ciudadana y Proyecto de Ley de Seguridad y Convivencia Ciudadana (2005). Recuperado el 18 de julio del 2019. https://www.fesecuador.org/fileadmin/user_upload/pdf/304%20POLPUB2005_0446.pdf
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD 2013). *Informe Regional de Desarrollo Humano 2013-2014. Seguridad ciudadana con rostro humano: Diagnóstico y propuestas para América Latina*. Nueva York: PNUD.
- Proyecciones y estudios demográficos. *Sistema Nacional de Información*. Recuperado el 8 de julio del 2019. <http://sni.gob.ec/proyecciones-y-estudios-demograficos>
- Quito más habitantes frente Guayaquil (2019). *El Universo*. Recuperado el 12 de agosto del 2019. <https://www.eluniverso.com/guayaquil/2019/01/20/nota/7147148/quito-mas-habitantes-frente-guayaquil-proyeccion-abre-debate>.
- Rose, R. (1984). *Análisis de las políticas Públicas*. Recuperado el 12 de agosto del 2019. https://www.fundacionhenrydunant.org/images/stories/biblioteca/PoliticasyPublicas/tamayo_analisis_de_polit_publ.tif.pdf

ENTREVISTAS

- Basantes, Stalin (2019), entrevista de Darwin Corrales. “Las cámaras de video y los botones de pánico en el Distrito Metropolitano de Quito” Maestría Profesional en Gestión Estratégica y Seguridad Ciudadana. Instituto de Altos Estudios Nacionales. Quito - Ecuador (22 de Julio del 2019).
- Unda, Mario (2019), entrevista de Darwin Corrales. “Las políticas de seguridad ciudadana en el Distrito Metropolitano de Quito” Maestría Profesional en Gestión

Estratégica y Seguridad Ciudadana. Instituto de Altos Estudios Nacionales. Quito - Ecuador (20 de Julio del 2019).

- Carrasco, Paúl (2019) Agencia Nacional de Tránsito, entrevista de Darwin Corrales. “Las cámaras de video y los botones de pánico en el Distrito Metropolitano de Quito” Maestría Profesional en Gestión Estratégica y Seguridad Ciudadana. Instituto de Altos Estudios Nacionales. Quito - Ecuador (22 de Julio del 2019).

