



2

MONOGRAFÍAS  
VISIBILIZANDO  
EL DELITO  
ORGANIZADO

OBSERVATORIO  
DE DELITO  
ORGANIZADO

JAVIER IGNACIO MAYORCA

# Manual de prevención del robo y hurto de vehículos: El caso Venezuela



# Créditos



## Monografías Visibilizando el Delito Organizado

©Asociación Civil Paz Activa, 2015.  
Observatorio de Delito Organizado.  
Todos los derechos reservados.  
Caracas, Venezuela.

**Director Ejecutivo** Luis Cedeño  
**Junta Directiva** Luisa Berlioz  
Marcos Carrillo  
Abelardo Noguera

[www.pazactiva.org.ve](http://www.pazactiva.org.ve) / [www.observatoriodot.org.ve](http://www.observatoriodot.org.ve)  
[pazactiva@gmail.com](mailto:pazactiva@gmail.com) / [info@observatoriodot.org.ve](mailto:info@observatoriodot.org.ve)  
[@pazactiva](https://twitter.com/pazactiva) / [@Observatorio DOT](https://twitter.com/ObservatorioDOT)

**Coordinación Editorial** Marcos Tarre Briceño  
**Directora de Proyectos** Wileyma Meneses  
**Revisión** Luisa Berlioz  
**Diseño de cubierta** Gabriel Naranjo  
**Imagen de la portada** Fotoretoque de "Daper on the Side View", de Guian Bolisay  
**Layout interno** Gabriel Naranjo y Sylvia Agudelo  
**Mapas** wikipedia.org

**ISBN** 978-980-7607-06-3  
**Depósito Legal** lf25220153002463

*Este documento se ha realizado con la ayuda financiera de la Unión Europea.  
El contenido de este documento es responsabilidad exclusiva de la A.C. Paz Activa  
y en modo alguno debe considerarse que refleja la posición de la Unión Europea.*

*Queda prohibida la reproducción total o parcial de este libro por cualquier medio o  
procedimiento sin la expresa autorización por escrito del titular del Copyright.*

# Índice

<b>Introducción:</b>		<b>Conclusión:</b>	
<b>Información útil para el ciudadano</b>	<b>5</b>	<b>un ejercicio de alerta permanente</b>	<b>72</b>
<b>Organizados, como en un taller</b>	<b>11</b>	<b>Bibliografía</b>	<b>76</b>
<b>Una industria al margen de la ley</b>	<b>15</b>	<b>Sobre el autor</b>	<b>77</b>
Victimización bajo la lupa	22	<b>Sobre la colección Monografías</b>	
Aproximación al robo y hurto		<b>Visibilizando el Delito Organizado</b>	<b>78</b>
de vehículos en Distrito Capital	30		
Caracas 2015	35		
<b>Cómo restarle oportunidades</b>			
<b>al delincuente</b>	<b>40</b>		
Necesario estar al día	43		
Más duro, más difícil, más alejado	44		
Sólo para audaces	49		
Una mirada atenta	52		
Los estacionamientos	53		
Negación de beneficios	54		
Las buenas prácticas	60		
En emergencia: cómo comportarse			
ante un robo de vehículo	63		
El dilema de la póliza	69		
Como en una caja fuerte	70		





## **Introducción: Información útil para el ciudadano**

El 14 de abril de 2015, una pareja experimentó lo que quizá fue el momento más angustiante de su vida. Gracias a una cámara de seguridad y a las redes sociales fue posible conocer lo ocurrido. El hombre y la mujer circulaban en un sedán plateado por Las Rosas de Guatire a las 9:37 pm cuando fueron interceptados por un compacto dorado.

De este auto bajaron tres hombres armados. Un cuarto sujeto se mantuvo al volante con el motor encendido, mientras que sus compinches abrían las puertas del piloto y de su acompañante. Ambos fueron conminados a alejarse del automóvil, mientras que los antisociales se metían en él. Uno de ellos, joven delgado con gorra y pantalones cortos, titubeó antes de tomar el puesto del copiloto. En el proceso, arrancó un bolso a la mujer que estaba allí. A todas luces, estaba iniciándose en las lides del delito.

Las víctimas caminaron hasta colocarse al lado de una reja, en cuya parte superior está instalada la cámara que

## Introducción: Información útil para el ciudadano

captó el episodio completo. Ambas ocasionalmente se cubrían las cabezas con los brazos, en señal de que no deseaban mirar a los hampones. Pero terminaron viendo cómo se alejaban por la carretera escasamente iluminada.<sup>1</sup>

El robo del vehículo y de las pertenencias de las víctimas duró 25 segundos. Por lo menos el conductor y la mujer que lo acompañaba quedaron con vida. Y aunque este es un consuelo poco edificante, se debe recordar que en Venezuela muchas personas no han sobrevivido a situaciones similares. Por ejemplo, en el mismo mes de abril pero en la ciudad zuliana de Cabimas el taxista Anderson Romero, de 32 años de edad, murió por los disparos recibidos durante el robo de su Daewoo Espero. Cuando lo interceptaron, el hombre se dirigía a buscar a dos clientes.<sup>2</sup>

El robo y el hurto de vehículos con pérdida total para los legítimos dueños figuran entre los delitos más frecuentes en el país. Ya en 2009 la situación era tan grave que ameritó un capítulo especial en la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción de la Seguridad Ciudadana. Sus resultados los analizaremos en las próximas páginas. Desde entonces, la situación se ha tornado más grave, hasta dar la impresión de que “nadie se salva”. En junio de 2014, vale recordar, una hija del



1) Vea este video  
en youtube:  
[http://bit.ly/odo\\_car01](http://bit.ly/odo_car01)



2) Vea este video  
en youtube:  
[http://bit.ly/odo\\_car02](http://bit.ly/odo_car02)

entonces ministro de Relaciones Interiores, Justicia y Paz Miguel Rodríguez Torres, fue atacada en Maracay con la intención de despojarla de su automóvil. Los escoltas de la mujer repelieron la acción del antisocial y lo mataron.<sup>3</sup>

Si nos asomamos a las noticias sobre este problema nos daremos cuenta inmediatamente de dos elementos:

1. Hay un interés manifiesto del Estado por atacar esta actividad ilegal, mediante la incorporación de más agentes especializados en la investigación correspondiente, la activación en el Ministerio Público de oficinas que sólo atienden estos casos y la instauración de legislaciones especiales que tienden a endurecer las penas de prisión para las personas que incurran en el robo y el hurto de vehículos, así como otros delitos asociados.
2. Los delincuentes parecieran ser refractarios a todo este andamiaje institucional. Las estadísticas sugieren que los robos y hurtos de vehículos (los casos referidos aquí siempre son con pérdida total) van en permanente aumento. Que estos ilícitos se han tornado más frecuentes y extendidos en toda la geografía nacional.

Por lo tanto, la ciudadanía debe tomar cartas en



3) Vea este video  
en youtube:  
[http://bit.ly/odo\\_car03](http://bit.ly/odo_car03)

## Introducción: Información útil para el ciudadano

el asunto. La pregunta que surge de inmediato es cómo hacerlo. El objetivo de este manual es darle a los lectores las herramientas que les permitan detectar y por ende prevenir situaciones de riesgo asociadas al robo y el hurto de vehículos. En este aspecto, como en muchos otros de la vida diaria, la información oportuna y actualizada es clave. Por regla general, el delincuente conduce su actividad sobre principios de absoluta racionalidad, que implican la búsqueda del mayor beneficio con el menor esfuerzo posible y una dosis mínima de riesgo. En el caso referido al principio de esta sección estaban presentes claros factores situacionales (vía oscura, baja circulación de vehículos, ausencia de funcionarios policiales...) que hacían pensar en la posibilidad de un asalto con desenlace exitoso para los antisociales. Al tener presente estos ingredientes, se hubiese podido evitar la victimización.

En materia de seguridad ciudadana, la información tiene un importante valor. A menudo, sin embargo, el público la menosprecia pues no está en capacidad de discernir su veracidad y utilidad en un primer momento. No entiende que al analizar los casos se pueden extraer importantes enseñanzas.

En otras oportunidades, prevalece en el público un estado de confusión que le impide precisar la verdadera naturaleza del hecho criminal. En esa extraña lógica, si la victimización es producto de una situación caótica, resultará imposible mantenerse ajeno a las estadísticas de afectados a menos que sea por golpes de suerte.

Por último, las informaciones sobre seguridad ciudadana a menudo son tratadas como si solamente pueden digerirlas unos pocos “iniciados”. Durante siglos, el crimen ha sido objeto de investigación desde múltiples perspectivas o disciplinas. Pero nadie ha logrado aglutinar todas las respuestas. Las últimas tendencias proponen la integración de la mayor cantidad de áreas de conocimiento y su divulgación masiva con la finalidad de incorporar a la mayor cantidad de opiniones. Y mientras más informadas estén, mejor. Este manual, por lo tanto, pretende alejarse de los ejercicios académicos. Consta de tres partes. En la primera, se explican algunas definiciones básicas en torno al robo y

hurto de vehículos, así como las legislaciones que hay sobre esta materia en el país. En la segunda parte se hace una “radiografía” a estos delitos en Venezuela sobre la base de los datos disponibles. Por último, se aporta un conjunto de recomendaciones para prevenir los robos y hurtos de vehículos y, quizá tan importante como eso, para no formar parte del creciente comercio de automóviles, motocicletas y camiones de dudosa procedencia.

Algunos consejos quizá sean aplicables en el ámbito latinoamericano. El delito y sus prácticas tienen “olas”: van expandiéndose desde un epicentro hacia la periferia, por efecto de imitación. No obstante, tanto el robo como el hurto de vehículos tienen en el país algunas diferencias muy marcadas con respecto a las naciones vecinas. Por lo tanto, cualquier lectura en esas latitudes debe hacerse con cautela.

En lo posible, las principales afirmaciones irán ilustradas con ejemplos tomados de la casuística policial. Los cuadros y estadísticas consignados en este trabajo son generalmente levantados por el Cuerpo de Investigaciones Científicas, Penales y Criminalísticas (Cicpc). En Venezuela el acceso a las cifras oficiales es en extremo difícil. Las relacionadas con seguridad ciudadana no son excepción.<sup>4</sup> Así que de antemano se aclara que todos los datos consignados aquí fueron aportados de

4) Venezuela y Surinam fueron los únicos países de Suramérica que no contestaron a un cuestionario enviado por Interpol para evaluar la gravedad del robo y del hurto de vehículos en toda la región. El estudio, en todo caso, es bastante revelador. Vea el archivo correspondiente (en inglés): [http://bit.ly/odo\\_car04](http://bit.ly/odo_car04)



## **Introducción: Información útil para el ciudadano**

manera extraoficial por fuentes de la policía de investigación y del Ministerio de Relaciones Interiores, Justicia y Paz. Su veracidad hasta el presente no ha tenido cuestionamientos.



## **Organizados, como en un taller**

En la legislación penal venezolana, lo que distingue al robo del hurto en términos generales es la violencia contra las víctimas, es decir, contra los dueños legítimos de los bienes objeto de apoderamiento ilegal.

La Ley Especial sobre el Robo y Hurto de Vehículos y Delitos Conexos, vigente desde agosto de 2013, sigue esa línea al establecer una mayor gravedad para el primero de estos delitos. Pero va aún más allá. En el artículo 9 establece pena de prisión con un mínimo de ocho años y máximo de dieciséis años a quien se apodere de un vehículo “por medio de violencia o amenaza de graves daños inminentes a personas o cosas” (subrayado nuestro). Es decir, en estos casos el robo también puede configurarse si en la ejecución existe amenaza de ejercicio de la violencia contra los objetos. No obstante, es claro que los receptores de esas amenazas son los propietarios, quienes en fin de cuenta son las verdaderas víctimas.

## Organizados, como en un taller

Debido a la naturaleza de los vehículos, es común que en la perpetración de los delitos participen dos o más personas. Esta circunstancia figura como agravante en el artículo 10 del referido texto, así como otras que se refieren a continuación en forma selectiva:

- cuando son usadas armas de fuego;
- cuando el robo también implica un “ataque a la libertad individual”;
- cuando entre las víctimas figuran niños, niñas, adolescentes, adultos mayores o personas discapacitadas;
- cuando participan funcionarios públicos, entre ellos policías o militares, y
- cuando el vehículo es usado para cometer otro delito.

Las dos últimas circunstancias también son tomadas como agravantes en casos de hurto.

En líneas generales, entonces, existe una tendencia a que tanto el robo como el hurto de vehículos constituyan manifestaciones de la delincuencia organizada. Esto no descarta la posibilidad de que hampones solitarios intenten apoderarse de un carro, una moto o un camión. Pero la realidad es que en los juicios relacionados a estos delitos son frecuentes las imputaciones por asociación para delinquir, tal y como está previsto en la Ley Orgánica contra la Delincuencia Organizada y el Financiamiento al Terrorismo. Esto implica la participación de tres o más personas en alianza para llevar a cabo el ilícito. Esta mezcla es lo que se denomina “concurso material o real de delitos”<sup>5</sup>

Y es lógico que sea así. En los casos de robos, cuando los vehículos se encuentran en movimiento, para que ocurra el apoderamiento hay que interceptar a la víctima y sus posibles acompañantes. Para eso se requiere otro vehículo o el uso de un objeto que permita obstaculizar la marcha. Se necesita, por ende, cierta división de tareas, organización. Luego, los trabajos de entrega del vehículo o de su desvalijamiento para venta también sugieren la participación de una o varias personas adicionales.

---

5) ARTEAGA S., Alberto: *Derecho penal venezolano*. Caracas. Paredes Editores, 1995.

En los casos de hurto, aunque no tienen el agravante de la violencia contra las personas, también es necesario disponer del bien, ya sea para su posterior uso en otro delito o para su desvalijamiento y/o venta directa.

Se requieren, por lo tanto, alianzas de hecho que según la legislación venezolana pueden ser consideradas como grupos estructurados, según sea el caso. Esto pues resulta muy difícil pensar en la posibilidad de que una persona robe o hurte un vehículo sin tener previamente a otra que lo reciba y asegure el beneficio económico por esa acción. Aunque no existe en el país una estadística relacionada específicamente con este punto, la comprobación empírica permite concluir que la mayoría de las bandas tienen al robo y hurto de vehículos entre su portafolio de actividades, ya sea en la búsqueda de las herramientas que les permiten llevar a cabo otros delitos, como el secuestro, la extorsión y el sicariato, o simplemente con el fin de insertar esos vehículos en el mercado negro y obtener una ganancia económica.<sup>6</sup>

Uno de los mitos más arraigados en la cultura urbana es que el robo y hurto de vehículos es controlado de manera férrea por grandes grupos de delito organizado o mafias. De nuevo, la realidad indica que tales estructuras pueden participar

6) Un listado de los 40 delincuentes más buscados del país es revelador al respecto. Luego del homicidio, el robo de vehículos es el delito más atribuido a los sujetos señalados por la policía judicial. Ver: [http://bit.ly/odo\\_car06](http://bit.ly/odo_car06)



## Organizados, como en un taller

en la actividad, aunque difícilmente lleguen a dominarla por completo. Esto ocurre también en países donde la delincuencia organizada tiene un mayor desarrollo, como Estados Unidos. Según Ratledge, la Cosa Nostra americana (con sus cinco grandes familias) limita sus operaciones en cuanto al robo y hurto de vehículos a algunas ciudades de la costa este, y la mayoría de las operaciones de conversión de tales unidades obedece a “negocios pequeños, con operaciones y propietarios locales”.<sup>7</sup>

En resumen, si bien es cierto que tanto el robo como el hurto de vehículos generalmente puede encuadrarse como una actividad de delincuencia organizada, se debe analizar la casuística para determinar hasta qué punto el antisocial está actuando como un proveedor externo (outsourcing) que llena las necesidades de otros grupos, o si se trata de una actividad integrada al menú delictivo de su propia organización. En cierto sentido, esto obedece a la dinámica general del delito organizado en nuestros tiempos, altamente influido por la globalización de la economía pero también por las necesidades impuestas por los mercados locales. Si antes las organizaciones criminales eran sistemas rígidos, jerarquizados, cuyos actores ejercían funciones definidas, las de ahora operan más como una conjunción de redes, “de forma horizontal, lo que confiere a su acción colectiva una capacidad suplementaria de maniobra y adaptación”.<sup>8</sup>

Esta descripción sugiere una realidad más “descontrolada” que aquéllas en las que las familias o clanes criminales ejercían un férreo control sobre los territorios y las actividades al margen de la ley. En este esquema, lo primero que se descontrola es el ejercicio de la violencia. Quizá por esto, como veremos a continuación, desde hace varios años en Venezuela predomina el delito armado a la hora de apropiarse de los vehículos ajenos.

---

7) RATLEDGE, M. W.: *Hot Cars! An Inside Look at the Auto Theft Industry*. Boulder, Colorado. Paladin, 1982.

8) GAYRAUD, J.F.: *El G9 de las mafias del mundo*. (A. R. García, Trad.) Barcelona. Urano, 2007.



## Una industria al margen de la ley

Vistos en su totalidad, el robo y el hurto de vehículos muestran una importante tendencia al crecimiento en Venezuela, con especial énfasis en el componente violento en la fase de apoderamiento de estos bienes.<sup>9</sup> A continuación revisaremos las estadísticas disponibles sobre esta actividad ilegal.

Las cifras procesadas por el MRI están sustentadas en los números de casos conocidos por el Cuerpo de Investigaciones Científicas, Penales y Criminalísticas. Tal y como ocurre con las estadísticas referidas a otros delitos, como el homicidio y el secuestro, lo indicado aquí son totales de expedientes sobre el apoderamiento ilegal de automóviles, motocicletas, camiones, lanchas y avionetas.



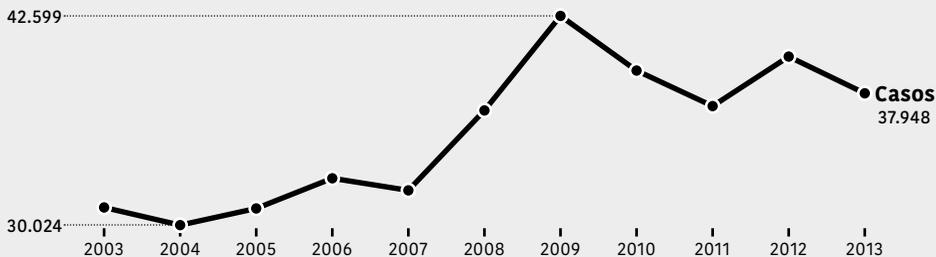
Vea este video  
en youtube:  
[http://bit.ly/odo\\_car09](http://bit.ly/odo_car09)

---

9) Un informe de la Comisión Presidencial para el Control de Armas, Municiones y Desarme llegó a esta misma conclusión. “La preferencia del delincuente por el uso del arma de fuego es significativamente mayor cuando se trata de vehículos, presumiblemente los bienes de mayor valor, que cuando se trata de otros bienes”, señala el documento.

## Una industria al margen de la ley

Gráfico 1: Número de casos en distribución anual: 2003 a 2013



Fuente: MRI

En algunos casos puede ocurrir que los antisociales se apoderen de varios vehículos. Además, siempre cabe la posibilidad de que las víctimas no acudan a las autoridades para formular las denuncias correspondientes. Este punto también lo analizaremos en esta sección. En conclusión, las cifras aquí presentadas son conservadoras. Las estadísticas reales de vehículos robados o hurtados para cada año de la serie son más elevadas.

Como se puede apreciar, estamos en general ante una actividad delictiva que va en aumento. La diferencia entre los extremos de la serie fue de 22%. Hubo además dos años (2009 y 2012) en los que los totales rebasaron la barrera de los 40.000 casos.

Durante los once años incorporados en esta serie fueron robados o hurtados en Venezuela 391.198 vehículos. El promedio anual fue de 35.563 unidades en poder del hampa. El número de casos conocidos a partir de 2008 rebasó esta cifra. Un indicio más del recrudecimiento de estas actividades.

El promedio diario de casos conocidos en el país para el primer año de la serie fue 85. En el último año de la serie (2013) fue 103. En 2003 los antisociales se apoderaron de 3,5 carros en promedio cada hora. Diez años después este promedio se elevó a 4,3 unidades por hora.

Establecer los costos económicos, tanto directos como intangibles, derivados de estos delitos escapa a los objetivos de este documento. El siguiente gráfico resume los sectores afectados por el robo y el hurto de vehículos.

Para tener una idea de los montos manejados en esta actividad ilegal, podemos partir de estas premisas, suministradas por fuentes de la policía judicial:

- a. Siete de cada diez vehículos robados o hurtados son motocicletas con cilindradas menores a los 250cc; 29% son automóviles y 1% camiones;
- b. Debido a la escasez de partes y repuestos en el mercado legal, las unidades son buscadas con fines de comercio, a menudo “encargadas” previamente. En menor medida, son utilizadas para

---

## Sectores afectados en lo económico por el robo y hurto de vehículos

Propietario del automóvil

---

Organismos encargados de la aplicación de la ley

---

Compañías aseguradoras

---

Legisladores / departamentos de justicia

---

Fabricantes de automóviles

---

Autoridades encargadas de la matriculación

---

Empresas relacionadas con vehículosa (compañías de alquiler, talleres)

---

*Fuente: Interpol*

---

## Una industria al margen de la ley

otros delitos conexos como la extorsión, el secuestro y el sicariato;

- c. Cada vez es menos frecuente la exportación de vehículos robados o hurtados al mercado ilegal colombiano. Esta práctica fue motivo de roces diplomáticos durante los años 1994-1998.<sup>10</sup> Sin embargo, aún se reportan casos, especialmente en las áreas fronterizas de los estados Zulia y Táchira;<sup>11</sup>
- d. La alta demanda de repuestos ha ocasionado que las partes y unidades revendidas se coticen casi al mismo precio que las del mercado legítimo, que ya no se consiguen.

Siguiendo estas premisas, las pérdidas directas para los dueños legítimos en 2013 fueron aproximadamente:

- a. Motocicletas: 26.563 a un precio promedio de Bs 15.000<sup>12</sup> = Bs 398.454.000 (63,2 millones de dólares, calculados a la paridad oficial del momento).
- b. Automóviles y camionetas: 11.004 a un precio promedio de Bs 400.000<sup>13</sup> = Bs 4.401.601.000 (698,6 millones de dólares al cambio oficial del momento).
- c. Camiones: 379 unidades a precio promedio de Bs 2.666.740<sup>14</sup> = Bs 1.010.694.460 (160,4 millones de dólares calculados al cambio oficial del momento).

---

10) Los gobiernos de Venezuela y Colombia avanzan en la estructuración de un acuerdo para la detección y devolución de vehículos robados en cualquiera de los dos países y llevados al otro. El

11) Durante la elaboración de este manual la policía judicial detuvo en La Fría, estado Táchira, a siete personas que supuestamente se dedicaban al robo de vehículos usados por taxistas en toda la región, con la única finalidad de comercializarlos en Colombia. En este caso, las víctimas eran maniatadas y mantenidas en cautiverio hasta que los antisociales constataban el paso del automóvil por la frontera. Luego, las abandonaban en sectores boscosos con la finalidad de ganar aún más tiempo.

12) Precio de una Empire Keeway 150cc para el momento.

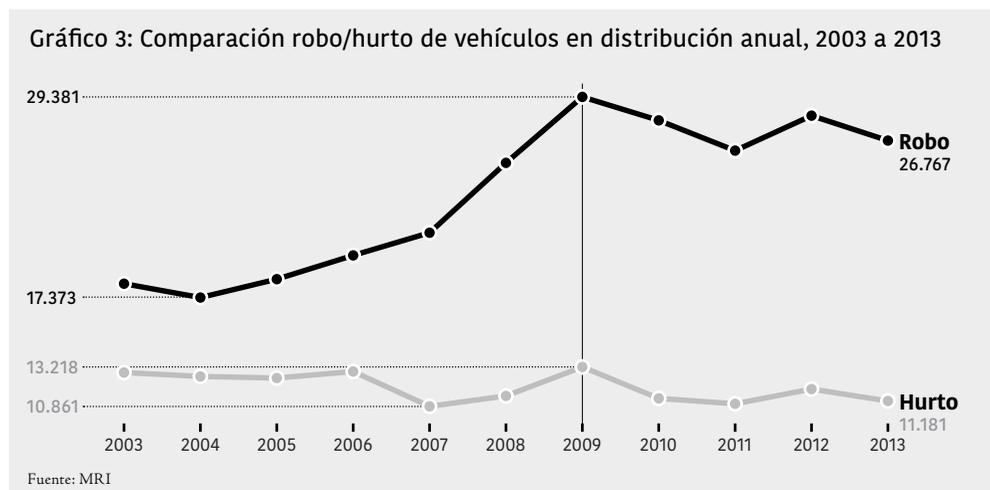
13) Precio de un Chevrolet Aveo fijado por la Sundecop en mayo de ese año.

14) Precio de un Chevrolet Silverado Cstar 4x2 fijado por la Sundecop en mayo de ese año.

En total, la pérdida para los propietarios legítimos de vehículos en Venezuela como consecuencia del robo y el hurto durante el lapso analizado fue de aproximadamente 922,2 millones de dólares. Este cálculo, se reitera, no tomó en cuenta los costos económicos intangibles, consecuencia del dolor, el sufrimiento y la pérdida de calidad de vida que ocasionan estos delitos en la ciudadanía. Estos son montos elevados, si se toma en cuenta que para el ciudadano común los costos derivados de la adquisición de un vehículo sólo son superados por los de la vivienda.

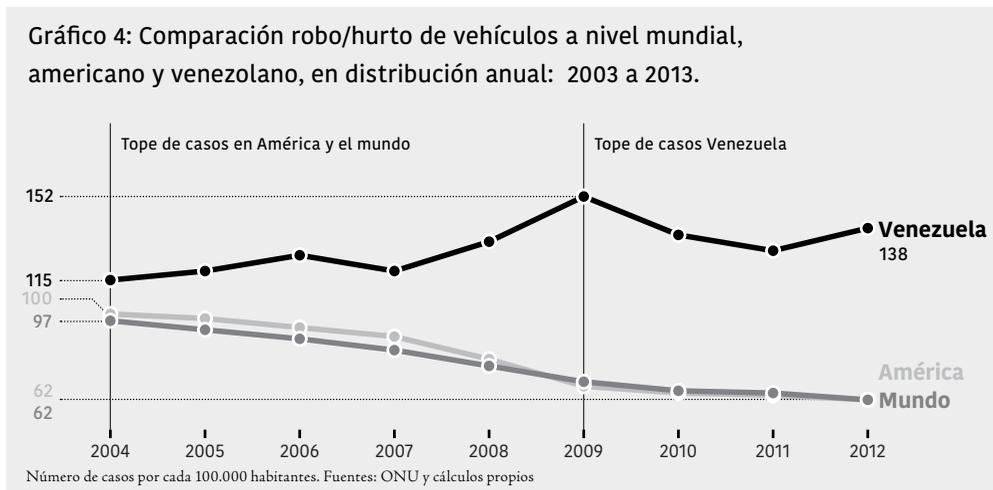
Uno de los factores que más incrementa los costos intangibles del delito en general es la violencia contra las víctimas. El siguiente gráfico refleja la preeminencia del robo sobre el hurto en materia de vehículos en el país.

¿Qué magnitud tiene esta actividad delictiva en Venezuela, en comparación con los demás países? El gráfico que se presenta aquí compara las tasas de los robos y hurtos de vehículos en el territorio venezolano, con respecto a los promedios tomados de



## Una industria al margen de la ley

Gráfico 4: Comparación robo/hurto de vehículos a nivel mundial, americano y venezolano, en distribución anual: 2003 a 2013.



67 naciones de todo el mundo y de 12 de América.

Llama la atención que en las naciones americanas estos delitos mostraron comportamientos estadísticos similares durante los años de la serie que los de los 67 países encuestados por Naciones Unidas. La tasa venezolana, en cambio tiende a elevarse hasta rondar los 140 casos por cada 100.000 habitantes, más del doble que los promedios mundial y americano.

Múltiples reflexiones se podrían hacer a partir de estos datos. La primera tiene que ver con las condiciones del mercado automotriz en el país. Como se sabe, el Ejecutivo ha impuesto normas que han incrementado el costo de la mano de obra en ese sector, al tiempo que se ha restringido el acceso a las divisas para las importaciones de partes y repuestos. El resultado ha sido la merma en la producción, y por lo tanto en las ventas, al punto en que ensambladoras como General Motors se han visto obligadas a cesar temporalmente sus operaciones desde 2009. En este sentido, llama la atención que

el mayor salto en la tasa reflejada en el cuadro anterior ocurrió en el lapso 2007-2009, de 119 casos por cada 100.000 habitantes a 152 casos, más de 27,7%.

Por otra parte, pareciera que el comportamiento de los grupos dedicados al robo y al hurto de vehículos es poco influenciado mediante el endurecimiento de las normas penales. Ya en 2000 el Parlamento venezolano aprobó una primera legislación especial contra estas actividades, complementada posteriormente por la Ley Orgánica contra la Delincuencia Organizada y sucesivas reformas a la normativa procesal penal que dificultaban el otorgamiento de medidas cautelares, al considerarse estos delitos como “graves”.

El problema de fondo pareciera no estar en el riesgo implícito de quedar detenido sino en las enormes ganancias que produce esta actividad ilegal.<sup>15</sup>

---

15) En su tratado sobre la economía del crimen el mexicano Andrés Roemer (ROEMER, 2001) establece que las alzas y bajas en las estadísticas sobre delitos contra la propiedad (caso del robo y el hurto de vehículos) “son generados a raíz de los cambios en los costos implícitos por la realización del acto delictivo”. Estos costos pueden incrementarse mediante la aplicación de tecnologías que permitan la identificación del bien, aún cuando haya sido robado y alterado. Igualmente, cuando la demanda de los bienes robados decrece debido a la abundancia de ellos en el mercado legal. El autor, sin embargo, no considera la posibilidad de que los mercados ilegales sean estimulados directamente por decisiones tomadas por los gobiernos, como pareciera ser el caso venezolano.

## Una industria al margen de la ley

### Victimización bajo la lupa

A juzgar por la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción de la Seguridad Ciudadana de 2009, las autoridades apenas se enteran de una pequeña parte de los casos de robo y hurto de vehículos que ocurren en el país.

Este sondeo revela que durante un año 162.299 personas fueron despojadas por la fuerza de sus vehículos. Son casos de “pérdida total”. 2009 fue precisamente el año récord en materia de robo y hurto de vehículos, con 42.599 casos. En otras palabras, por cada caso denunciado ante las policías hubo casi cuatro (3,8) que no fueron de su conocimiento.

Este trabajo arroja otros datos de importancia:

- a. En el 50,8% de los robos de vehículos participaron 2 personas, y 3 en el 22,8%.
- b. Las horas de mayor riesgo fueron las del lapso 6 pm-12pm (43,9% de los casos). Le siguen las horas matutinas, entre 6 am y 12 m (29,6%).
- c. Los alrededores de las viviendas de las víctimas, las urbanizaciones y los barrios más próximos a ellas fueron los sitios donde hubo la mayor cantidad de casos (51,9%). También en la parroquia de residencia (22,1%).
- d. En 90% de los robos de vehículos alguno de los antisociales portaba arma de fuego.
- e. Los bienes robados solamente estaban amparados por algún seguro en 23,6% de los casos. La mayoría, por tanto, carece de alguna póliza.
- f. Sólo se produjo la recuperación del vehículo en 4,1% de los casos.<sup>16</sup>

Si el 74% de los casos ocurre alrededor del sitio de residencia o en lugares muy cercanos a ellas, y tomando en cuenta la gran cantidad de casos reportados cada año, podemos concluir que en Venezuela el robo y el hurto de vehículos son actividades netamente urbanas. En otros términos, mientras mayor sea la concentración poblacional en torno a grandes ciudades, la tendencia será a incrementar el robo y hurto de vehículos.

16) Sobre el destino de los vehículos que no son rescatados por las autoridades nacionales no se ha hecho ningún estudio oficial. No obstante, en los cuerpos policiales predomina la noción (basada en la casuística diaria) de que actualmente la gran mayoría de las unidades robadas o hurtadas son separadas en piezas y comercializadas mediante mecanismos informales establecidos en atención a realidades locales. Anteriormente, esto se hacía a través de los desguazaderos de vehículos, conocidos en el país como chiveras. La dificultad para determinar el origen de las piezas que vendían hizo que el Ejecutivo optara por atacar estas empresas utilizando el Servicio Nacional Integrado de Administración Tributaria (Seniat) en vez de accionar a través de los cuerpos policiales. Porcentajes muy pequeños de los vehículos objeto de apoderamiento por el hampa son usados para cometer otros delitos como el secuestro, o son llevados a Colombia, donde son vendidos en los departamentos de la Guajira y Norte de Santander. Ver: [http://bit.ly/odo\\_car16](http://bit.ly/odo_car16)



## Una industria al margen de la ley

Mapa con la distribución de las tasas de robo de vehículos en Venezuela  
Promedios 2001-2011



**Tasas de robo de vehículos  
por estados. Promedios 2001-2011**

Estado	Casos x 100.000 hab
Bolívar	195
Carabobo	139
Anzoátegui	107
Distrito Capital	103
Lara	95
Zulia	94
Aragua	91
Monagas	88
Portuguesa	76
Cojedes	49
Vargas	47
Miranda	46
Yaracuy	46
Guárico	45
Nueva Esparta	45
Trujillo	39
Táchira	34
Barinas	33
Falcón	33
Sucre	28
Apure	23
Amazonas	13
Mérida	11
Delta Amacuro	11

*Fuente: MRI*

Revisemos ahora los promedios de las tasas para ambos delitos durante la década 2001-2011 en cada estado del país.

Para visualizar mejor la distribución de las tasas sobre robo de vehículos, las colocaremos en un mapa del país. Los colores obedecen a cuatro agrupamientos. Los estados coloreados en el verde más claro tuvieron tasas menores a 30 casos por cada 100.000 habitantes, en promedio para el lapso analizado. En el siguiente color verde aparecen los estados con tasas entre 30 casos y 59 casos por cada 100.000 habitantes. Las regiones con tasas entre 60 y 89 casos por cada 100.000 habitantes quedaron en verde mediano, y en el verde más oscuro los estados con tasas superiores a 90 casos por cada 100.000 habitantes.

Como se puede apreciar, existen tres grandes áreas o bloques geográficos a tomar en consideración con respecto al robo de vehículos en Venezuela. Por una parte, está la región conformada por el Distrito Capital y los estados Aragua y Carabobo. Se caracterizan por tener amplias concentraciones de población, importantes parques industriales, enlaces a través de vías rápidas y, en el caso del Distrito Capital, por ser el asiento de los poderes nacionales. Es probable que los grupos delictivos aprovechen la fluidez de las comunica-

## Una industria al margen de la ley



ciones para apoderarse de vehículos en un estado y llevarlos a los otros. De igual forma, es de presumirse que la alta concentración urbana le da a estas organizaciones un mayor mercado para la colocación rápida de los bienes robados.

En oriente tenemos el eje conformado por Bolívar y Anzoátegui, que respectivamente tiene la primera y tercera tasas de robo de vehículos más elevadas del país. En esas regiones hay concentraciones urbanas y a la vez grandes extensiones de territorio despoblado. En Anzoátegui tienen su asiento importantes empresas del área petrolera y minera, así como una ensambladora de vehículos y fincas ganaderas hacia el sur. En Bolívar también se lleva a cabo la ganadería y están los enclaves de desarrollo minero e hidrológico más importantes del país. Todo esto sugiere actividades económicas que obligan a desplazamientos, y por lo tanto a la adquisición de vehículos de todo tipo. La casuística revisada durante los últimos meses indica además que las bandas que operan en esas regiones se dedican exclusivamente al despiece de los vehículos para

revender estas partes en el mercado negro. Los casos de robos para uso personal o de terceros de los vehículos son contados.

El tercer bloque a tomar en cuenta está conformado por los estados Lara y Zulia. Ambos tradicionalmente han sido el escenario para la actuación de bandas dedicadas al robo de vehículos rústicos (jeeps y camionetas) y de camiones. En Zulia, además, operan grupos que llevan los vehículos robados a la Guajira colombiana. Igualmente, hay estructuras en Maracaibo y la frontera con Mérida dedicadas al robo y la posterior extorsión a los legítimos dueños de los vehículos. Otras extorsionan para “prevenir” estos robos, bajo la figura de empresas o cooperativas de seguridad. La dinámica particular en el eje Zulia-Lara está afectada por las disputas entre los grupos que surgieron tras la disolución de las Autodefensas Unidas de Colombia, bandas locales y reductos del Bloque Caribe de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia.<sup>17</sup>

Aunque el hurto de vehículos tiene tasas relativamente bajas en la mayoría de los estados del país, en el Distrito Capital y en Vargas estas cifras superan incluso a las correspondientes a robos. Esto sugiere la presencia en estas regiones (ambas vecinas y conectadas por una autopista) de actores con mayores niveles de destreza, y probablemente más organizados. Amazonas fue otra región donde la tasa de hurtos superó a la de los robos, pero apenas por un punto. Allí, sin embargo, las cifras de casos denunciados para ambos delitos son muy bajas.

Nuevamente, los ejes Lara-Zulia y el de Anzoátegui-Bolívar figuran con tasas importantes. Todo hace pensar en la existencia en ambas zonas del país de redes delictivas consolidadas.

Una revisión especial merece el estado Nueva Esparta, pues posee tasas de robo y hurto de vehículos elevadas, si se toma en cuenta que está conformado tan solo por tres islas, donde se supone que las tareas de control por parte de las autoridades son más sencillas. En el

---

17) AVILA, A.F.: *La frontera caliente entre Colombia y Venezuela*. Bogotá. Random House Mondadori. 2012.

## Una industria al margen de la ley

Mapa con la distribución de las tasas de hurto de vehículos en Venezuela  
Promedios 2001-2011



## Tasas de hurto de vehículos por estados. Promedios 2001-2011

Estado	Casos x 100.000 hab
Distrito Capital	138
Vargas	71
Carabobo	70
Aragua	66
Lara	55
Anzoátegui	54
Bolívar	54
Zulia	38
Miranda	35
Trujillo	31
Nueva Esparta	31
Monagas	26
Táchira	24
Cojedes	19
Falcón	18
Yaracuy	17
Sucre	17
Portuguesa	17
Barinas	14
Amazonas	14
Mérida	14
Delta Amacuro	13
Guárico	12
Apure	12

Fuente: MRI

caso de los robos, el incremento entre los extremos de la serie fue de 34%. Esto ha ido aparejado con un aumento en las tasas de homicidios, especialmente en el municipio Maneiro de Margarita.<sup>18</sup>

A continuación, veamos cuáles son las regiones con las tasas más elevadas de hurto de vehículos.

Se aprecia una distribución geográfica similar de las tasas de hurtos de vehículos con respecto a las de robos, aunque con magnitudes menores en los casos de los primeros.

Esto no siempre fue así. Hasta 1999, en Venezuela predominó el apoderamiento de vehículos sin violencia contra las personas.<sup>19</sup> Posteriormente la correlación nacional se invirtió.

18) Lea el artículo correspondiente en el diario *El Sol de Margarita*: [http://bit.ly/odo\\_car18](http://bit.ly/odo_car18)

19) TABLANTE, Carlos y Marcos Tarre: *Estado delincuente. Cómo actúa la delincuencia organizada en Venezuela*. Caracas. Cyngular Asesoría, 2013.

## Una industria al margen de la ley

### Aproximación al robo y hurto de vehículos en Distrito Capital

El Distrito Capital es el núcleo urbano más grande del país, en términos de número de pobladores. Es además el asiento de los cinco poderes públicos nacionales. Para los efectos de este trabajo, se le define como la entidad conformada por los municipios Libertador, Chacao, Sucre, Baruta y El Hatillo.

Para conocer el comportamiento del robo y el hurto de vehículos se tuvo acceso a numerosas relaciones de denuncias diarias, formuladas ante la Dirección Nacional de Vehículos de la policía judicial. Se hizo una escogencia aleatoria de 24, 6 por cada mes. Todos estos documentos fueron emitidos entre el 1 de enero de 2015 y el 30 de abril del mismo año.

Se debe aclarar de antemano que esta dirección de CICPC no es la única encargada de recibir denuncias o notificaciones sobre estos delitos. También lo hacen las once subdelegaciones de la misma institución esparcidas en toda el Área Metropolitana, y desde el mes de abril tres oficinas especiales abiertas por el Ministerio Público, las cuales a la postre remiten las informaciones a la policía de investigación.

Por lo tanto, las cifras que se darán a continuación son en extremo conservadoras. Las subdelegaciones de CICPC reciben en total entre diez y quince denuncias diarias por estos delitos, tomando en cuenta informaciones extraoficiales correspondientes a los años 2013 y 2014. No fueron incorporadas al estudio pues no se dispuso de los soportes respectivos.

En las 24 relaciones diarias de la Dirección de Vehículos de CICPC fueron acumuladas 613 denuncias sobre robo y hurto de vehículos. El promedio diario de denuncias recibidas y procesadas fue de 25,5. El 57% de los casos (350) fue por delito de robo. Por ende, 43% fue por hurto (263 casos). Se confirma el predominio de la acción violenta en delitos relacionados a vehículos, al menos en la capital del país.

371 denuncias fueron relacionadas con robos o hurtos de motocicletas. Esto equivale al 60% del total. Hubo 242 casos referidos a automóviles y camiones. Aquí también se incluye el expediente sobre el hurto de una buseta.

Los métodos violentos predominan en los expedientes referidos a todo tipo de

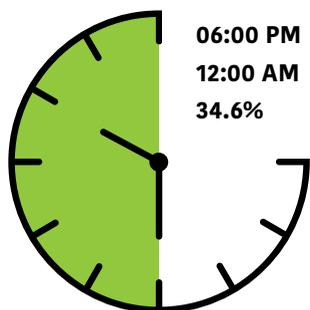
vehículos. Pero en el caso de los automóviles se reportó violencia en 65,7% de las denuncias, mientras que en los relativos a motos fue 51,9%. Estos vehículos, desde luego, ofrecen más facilidades a los delincuentes para llevárselos mientras permanecen en la vía pública. Se conoció de primera mano un caso en que la moto estacionada frente a un centro empresarial de la avenida Francisco de Miranda fue levantada en vilo por dos personas y colocada en la batea de una camioneta.

Hubo apenas cuatro casos en los que fueron robados o hurtados más de un vehículo. También hubo seis denuncias en las que el vehículo fue sustraído de un ambiente cerrado, ya fuese el estacionamiento de una vivienda o el de un centro comercial. Sin embargo, estas son excepciones que confirman un patrón de robo o hurto de vehículos en la vía pública.<sup>20</sup>

---

20) No se tomó en cuenta aquí las denuncias sobre asaltos a viviendas (casas o apartamentos) en las que también ocurrió el robo de vehículo, como consecuencia de la propia acción de los antisociales. Este es un modus operandi cada vez más frecuente en Caracas y otras grandes ciudades del país, que también se expande hacia las zonas periféricas de cada urbe. Pero las denuncias correspondientes no son procesadas por la Dirección de Vehículos sino por subdelegaciones o delegaciones estatales, así como por la Dirección contra Robos.

## Una industria al margen de la ley



Distribución por horas de los robos y hurtos de vehículos en Distrito Capital (enero - abril 2015)

Horas	Casos x 100.000 hab
00:00-5:59	42
06:00-11:59	104
12:00-17:59	124
18:00-24:00	143

Fuente: CICPC

Las horas en las que ocurren los hechos muestran una dinámica de frecuencia creciente que llega incluso hasta las 11 pm. La tabla siguiente muestra la distribución de las denuncias a lo largo de la jornada.

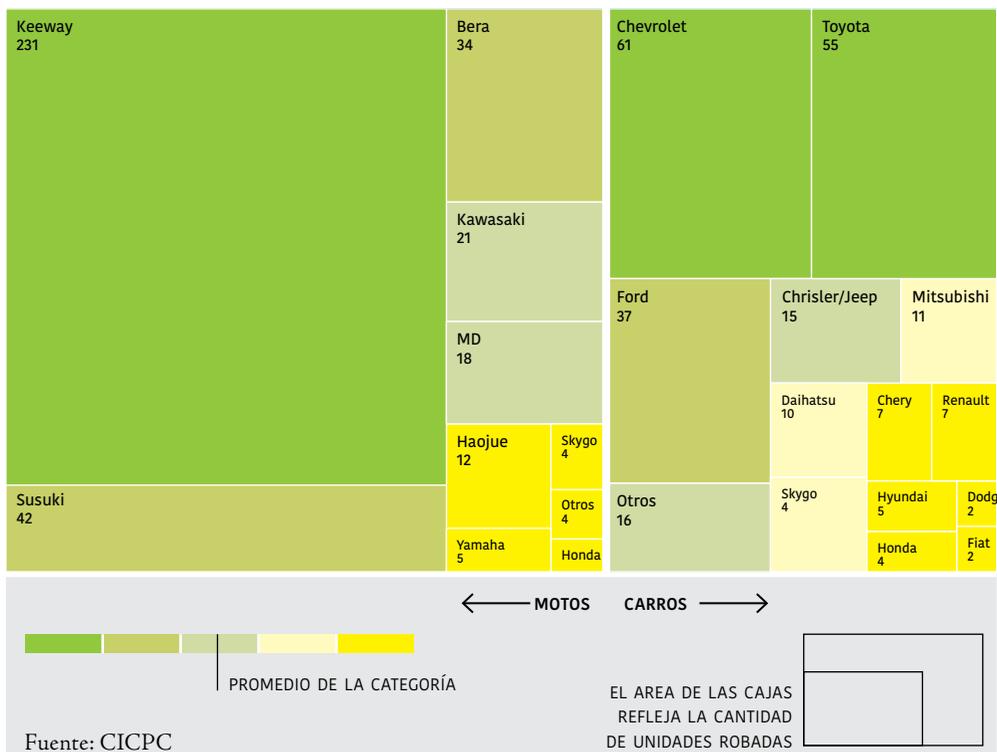
Hubo 200 casos de hurtos en los que no se especificó la hora del delito. El propietario del vehículo lo perdió de vista durante mucho tiempo, y al regresar ya no estaba en el lugar donde lo dejó estacionado.

En general, los robos o hurtos de vehículos ocurren cuando la vigilancia policial es escasa. Los casos de la primera mitad del día ocurrieron mayoritariamente en el lapso entre 5 am y 7 am, cuando los contingentes de los cuerpos de seguridad aún no han salido del todo a las calles. En la segunda mitad del día ocurre algo similar: los robos y hurtos tienden a producirse a partir de las 5 pm (17 hrs). Esto sugiere un fuerte componente de oportunidad en la realización de estos delitos.

El siguiente gráfico muestra cuáles son las marcas de vehículos (automóviles y motocicletas) más codiciadas por los antisociales.

De las 371 motos referidas en las denuncias sólo el 6,4% tenía motores con cilindradas superiores a los 200 cc (Kawasaki, Yamaha y una Piaggio). Por lo tanto, el mercado ilegal de motos opera predominantemente con cilindradas bajas. Se trata de vehículos ligeros, de fácil manipulación y bajo costo. Su alto involucramiento en robos o hurtos sugiere la existencia de múltiples facili-

Gráfico 8: Marcas de automóviles y motocicletas robadas o hurtadas en Distrito Capital (enero - abril 2015)



dades para el posterior comercio de sus partes en el mercado negro. Muchas de estas motos son “híbridos” ensamblados en el país con piezas de otras marcas, traídas de China, Taiwan o Japón. Esta característica hace difícil la trazabilidad de las piezas, una vez que la moto ha sido “desguazada” o separada en todas sus piezas.

Las motos Empire Keeway son los vehículos más robados o hurtados en el país. Ocuparon el 37,6% de las denuncias referidas a cualquier tipo de vehículos, y el 62,2%

## Una industria al margen de la ley

en el rubro de motos. Hasta 2012 figuraban entre las más ensambladas en el país,<sup>21</sup> pero en 2013 la fábrica reportó total parálisis debido a problemas con la obtención de divisas. Este vacío ha generado oportunidades para el mercado ilegal de repuestos.<sup>22</sup>

El gráfico muestra la distribución por marcas de los automóviles y vehículos de carga robados o hurtados en el Distrito Capital durante el lapso analizado.

Chevrolet, Toyota y Ford (en ese orden) fueron las marcas más buscadas por los delincuentes durante los primeros cuatro meses del año en Caracas. Entre las tres ocupan el 63% de los casos que involucran a automóviles. Estas han sido al mismo tiempo las marcas que han podido permanecer en un mercado con altas restricciones como el venezolano. Aún así, sus niveles de producción de unidades, y por lo tanto de ventas, han descendido como nunca.<sup>23</sup> Esto genera una presión sobre el mercado ilegal de repuestos.

Llama la atención que ya figuren, aunque con cifras muy bajas, los vehículos Chery, fabricados en China y comercializados en el país a través del programa Venezuela Productiva. Esto indica que la participación de esta marca en el mercado legal es creciente, y que probablemente confronta los mismos problemas para la adquisición de partes que padece el resto de los operadores automotrices del país.

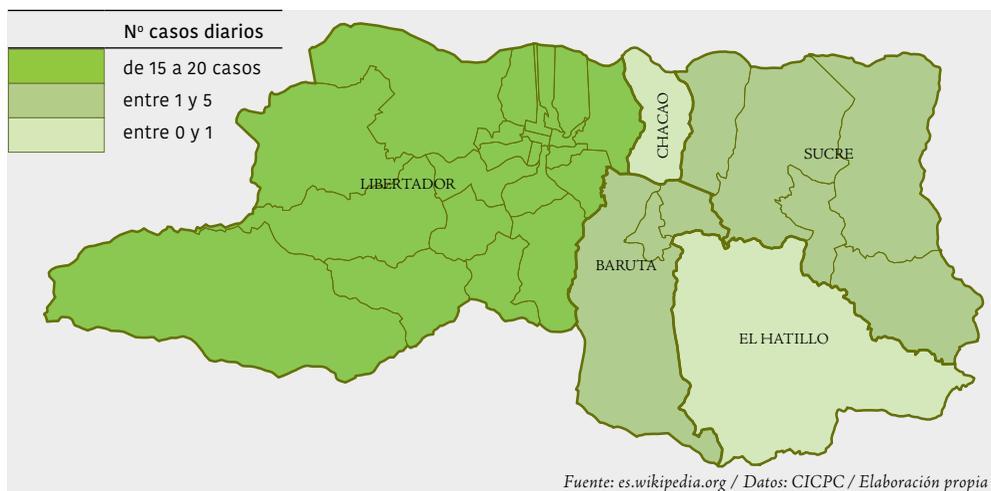
---

21) Lea el artículo correspondiente en el diario *Últimas Noticias*: [http://bit.ly/odo\\_car21](http://bit.ly/odo_car21)

22) Lea el artículo correspondiente en el diario *El Nacional*: [http://bit.ly/odo\\_car22](http://bit.ly/odo_car22)

23) Lea el artículo correspondiente en el diario *Versión Final*: [http://bit.ly/odo\\_car23](http://bit.ly/odo_car23)

## Frecuencia diaria del robo y hurto de vehículos en los municipios del Distrito Capital (enero-abril 2015)



### Distribución por municipios de los robos y hurtos de vehículos en Distrito Capital (enero-abril 2015)

Municipio	Nº Casos
Libertador	465
Sucre	80
Baruta	49
Chacao (1 parroquia)	15
El Hatillo (1 parroquia)	4

Fuente: CICPC

### Caracas 2015

Finalmente, está el tema de la distribución geográfica de los robos y hurtos de vehículos en el Distrito Capital. La siguiente tabla refleja los casos conocidos por la policía judicial en la muestra analizada. Como se recordará, fueron 613 expedientes iniciados por la Dirección de Vehículos.

Esto refleja que durante los primeros cuatro meses del año el 75,8% de los casos de robo y hurto de vehículos ocurrió en el municipio Libertador. En otros términos, de cada cuatro casos, tres ocurrieron en ese sector de la ciudad.

## Una industria al margen de la ley

Otro 13% correspondió al municipio Sucre del estado Miranda, y el resto se repartió entre los municipios Chacao, Baruta y El Hatillo.

Este mapa pone de manifiesto la enorme diferencia que existe en cuando a la frecuencia de delitos en el extremo oeste de la ciudad, con respecto a su contraparte del este. Pero no nos permite apreciar los matices que de hecho se dan entre las distintas localidades o sectores de un mismo municipio. Este aspecto es de interés crucial para los diseñadores de políticas de seguridad e igualmente para el ciudadano común, interesado en conocer los “puntos calientes” de la ciudad en determinado momento.

Hagamos entonces este mismo ejercicio, pero en cada una de las 32 parroquias de la urbe. Al verlo así, nos percatamos de que los sectores álgidos en cuanto a robo y hurto de vehículos se concentran en el norte de la ciudad. Uno al oeste (Sucre), otro al centro (El Recreo) y el tercero en el este (Petare).





## Una industria al margen de la ley

Luego, hay otras áreas como Baruta y las parroquias San Juan y San Agustín, donde la frecuencia de estos delitos es importante pero no tan grave como la de las primeras zonas. Desde luego, la parroquia Nuestra Señora del Rosario de Baruta tiene una extensión territorial mucho más grande que la de las dos parroquias de Libertador. Por lo tanto, puede transmitir la idea de que los casos están más dispersos y son menos frecuentes, cuando la realidad es distinta.

En Libertador además hay parroquias como Macarao y Coche donde la frecuencia de casos reportados en los primeros cuatro meses de 2015 es menor que las de Chacao o El Valle. Esto nos revela la necesidad de hacer análisis concentrados en las realidades locales y con una data más abundante que permita evaluar la evolución de estos procesos durante lapsos más prolongados.

La parroquia Sucre arrojó las frecuencias más altas en cuanto a robo y hurto de vehículos. Se debe recordar que también es una de las zonas del país con las tasas más altas de homicidios. Es posible que exista una correlación entre ambos delitos. Igualmente en las parroquias ubicadas al sur, como son El Paraíso y Santa Rosalía. Todas estas, además, son zonas densamente pobladas. De manera que también se puede pensar en la incidencia de factores situacionales que estimulan los robos y hurtos de vehículos. Por ejemplo, a manera de hipótesis podríamos señalar que la ausencia de espacios para resguardar los vehículos (debido a la alta densidad) hace que éstos se encuentren expuestos en la vía pública por lapsos prolongados, lo que confiere a los antisociales mayores oportunidades para apoderarse de ellos.

Otra pregunta que podemos hacernos a la luz de los datos revisados es si la alta frecuencia de robos y hurtos de vehículos en la parroquia El Recreo es algo ya tradicional en ese lugar, o si por el contrario obedece al posicionamiento de bandas durante los últimos meses.

Y en el caso del municipio Sucre también se podría analizar si la frecuencia de denuncias en Leoncio Martínez obedece a la actividad de grupos procedentes de Petare,





## Cómo restarle oportunidades al delincuente

En los capítulos anteriores hemos visto que el robo y el hurto de vehículos no son actividades caóticas. Ambos delitos obedecen a patrones que pueden ser analizados y detectados para el diseño de medidas de prevención, también llamadas “contramedidas”.

Hablamos de actividades humanas que están al margen de la ley. Por lo tanto, se debe entender que los delincuentes dedicados al robo y el hurto de vehículos van cambiando sus tácticas para ajustarse a factores como los incrementos o disminuciones en la presencia policial, las innovaciones tecnológicas y los niveles de atención que el ciudadano pone en este problema específico. Ellos dedican las 24 horas del día a analizar cómo pueden apoderarse de los autos, motos y camiones de la manera más fácil y con la mayor ganancia y el menor riesgo posibles. Creemos como Samenow<sup>24</sup> que el delincuente es

---

24) SAMENOW, S: *Inside the Criminal Mind*. New York. Random House, 1984.

“racional, calculador y deliberado en sus acciones”.

Si el delito cambia permanentemente, las medidas para mitigarlo y lograr niveles aceptables de seguridad también deben tener esta característica. De lo contrario, bastaría con instalar un par de cerrojos y contratar a un vigilante para lograr nuestro objetivo. Pero no es así. Por esta razón Schneier<sup>25</sup> define a la seguridad como una condición transitoria, que debe ser concebida en función de procesos antes que en forma estática.<sup>26</sup>

Si el delito fuese producto únicamente de factores sociales y económicos, desde la perspectiva del ciudadano común el problema sería prácticamente inmanejable. Tendría que cruzarse de brazos y esperar a que surja el “hombre nuevo” para lograr cierta tranquilidad. Pero esas son visiones utópicas y poco realistas del problema. La verdad es que el ciudadano cuenta con numerosas herramientas para disminuir la posibilidad de formar parte de las estadísticas de víctimas. Todas ellas están englobadas bajo el término “prevención situacional”.

A diferencia de otros tipos de prevención, conocidas como “social” o “genérica”, enfocadas en los orígenes de la criminalidad, ésta tiene la finalidad de “aumentar el grado de dificultad que los delincuentes tienen que superar para lograr buenos resultados, incrementando así los riesgos que deben afrontar cuando cometen sus delitos, y reducir las recompensas de las actividades delictivas”.<sup>27</sup>

Uno de los aspectos clave de la prevención situacional se relaciona con la oportunidad en la que suceden los crímenes. A esta se le define como “una compleja interacción entre los potenciales delincuentes y el suministro de víctimas, objetivos y facilitado-

---

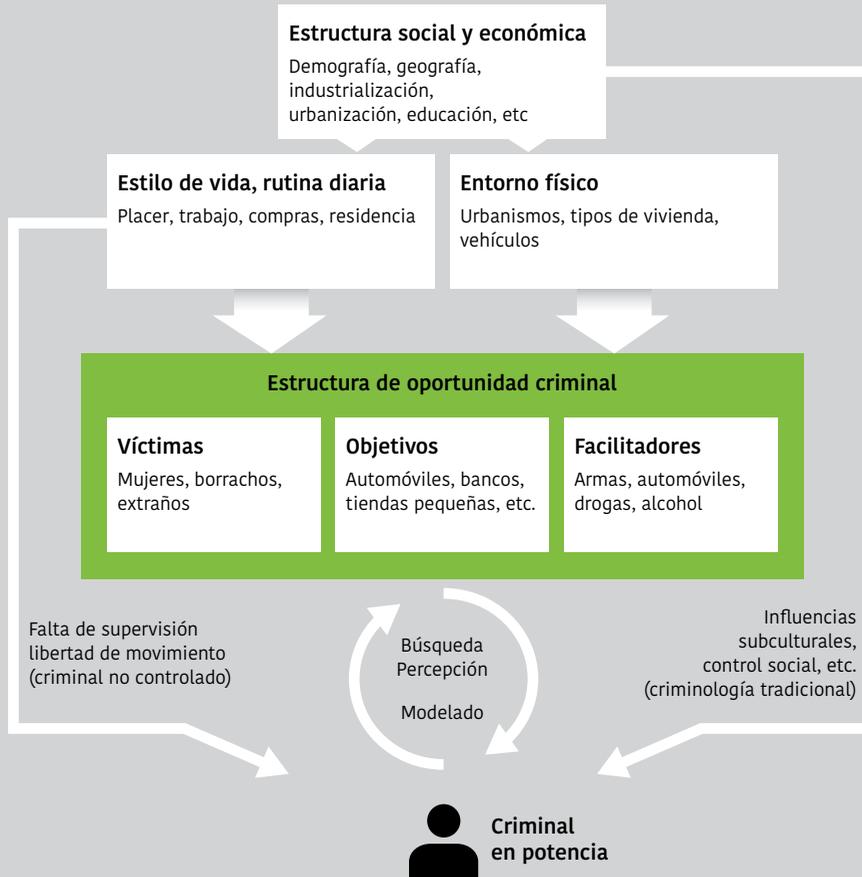
25) SCHNEIER, B.: *Beyond Fear. Thinking Sensibly About Security in an Uncertain World*. New York. Copernicus, 2003.

26) RAY, A.: *Carta de navegación para una organización segura*. Caracas. Italgráfica, 2014.

27) KELLING, G.: *No más ventanas rotas. Cómo restaurar el orden y reducir la delincuencia en nuestras comunidades*. (H. I. Uranga, Trad.) México DF. Instituto Cultural Ludwig Von Misses, 1996.

## Cómo restarle oportunidades al delincuente

Gráfico 12: Estructura de la oportunidad en el delito



Fuente: Clarke (1997). Traducción propia

res”.<sup>28</sup> Para entender mejor el factor de oportunidad en el crimen, veamos el gráfico 12.

La prevención situacional no menosprecia los factores socioeconómicos en lo que respecta al análisis sobre el origen del delito. Pero sí se concentra en elementos tales como el estilo de vida, el entorno físico en el que ocurren los delitos y la conjunción que se produce entre las posibles víctimas, los objetivos del delincuente y la disponibilidad de elementos facilitadores.

En la parte externa del esquema figuran aspectos que deben ser tomados en consideración pero en los que el ciudadano común tiene poca incidencia. Allí se sitúa por ejemplo la ausencia de supervisión y la libertad de movimientos de la que puede gozar un antisocial en un momento y lugar específicos. En otros términos, si la persona que ya ha cometido un delito goza de ciertos beneficios sin la debida vigilancia.

### **Necesario estar al día**

El éxito de la prevención situacional depende en mucho de la calidad de la información disponible. Debe haber una búsqueda permanente de datos en torno a la actividad criminal, en el entendido de que una de sus principales características es el cambio.

Por ejemplo, ya sabemos que a grandes rasgos en el país y en el Distrito Capital prevalecen los robos de vehículos sobre los hurtos. Es decir, estamos ante perpetradores con mayor propensión a la violencia. Sabemos también que los vehículos más buscados por los antisociales son motocicletas de baja cilindrada (125 cc a 200 cc), y que en el caso específico de Caracas estos delitos tienden a hacerse más frecuentes en la segunda mitad del día. Por último, conocemos que durante el primer tercio del año los robos y hurtos de vehículos fueron más recurrentes en las parroquias Sucre, El Recreo y Petare.

Estos son datos útiles para la prevención situacional. Pero el ciudadano debe entender que estas evaluaciones deben hacerse en forma periódica, para determinar si

---

28) CLARKE, R.: *Situational Crime Prevention*. New York. Harrow and Heston, 1997.

## Cómo restarle oportunidades al delincuente

estas tendencias se acentuaron o cambiaron.

¿De qué manera se debe manejar esta información? La teoría de la prevención situacional ha establecido la existencia de cuatro grandes ámbitos sobre los que se puede incidir para reducir las oportunidades de cometer un delito. Se pueden apreciar en el gráfico que tenemos a continuación.

Este es un esquema general. No se trata de una receta única o milagrosa que pueda ser aplicada de manera indiscriminada para contrarrestar todo tipo de delitos. Es necesario evaluar cada problema en su contexto y diseñar soluciones específicas, basadas en la lista de categorías que se indica. Por lo tanto, algunas cosas serán apropiadas en determinadas circunstancias y otras no. En muchos casos, incluso, algunos aspectos de la lista pueden usarse para la regulación de conductas que no están en el listado de los delitos, pero que se considera que deben tener algún reproche, como por ejemplo la mendicidad agresiva o el orinado en la vía pública.

### Más duro, más difícil, más alejado

Vamos a ver ahora los elementos de los que disponen los ciudadanos y las comunidades organizadas para incrementar el esfuerzo percibido por los antisociales a los efectos de robar o hurtar un vehículo.

Entramos en el plano de lo que comúnmente se llaman seguros. No deben confundirse con las pólizas. Se trata de dispositivos mecánicos, eléctricos o electrónicos que impedirán el funcionamiento adecuado del vehículo si no son removidos o desactivados en forma apropiada.

Entre los dispositivos mecánicos más relevantes figuran los llamados cepos o candados de ruedas. Los hay para motocicletas o automóviles. Tienen dos componentes: un cuerpo que abraza la rueda y un cerrojo que sirve para inmovilizar las partes del candado. Las fuerzas policiales los utilizan para inmovilizar vehículos mal estacionados o que han sido usados para cometer alguna infracción. Esto sirve como un “aval”

## Ámbitos para la reducción de oportunidades para el delito

### Incremento del esfuerzo percibido

---

Endurecimiento de objetivos  
(seguros y barreras)

---

Controles de acceso  
(puertas, citófonos, talanqueras)

---

Alejamiento de transgresores  
(paradas de buses, bares, calles ciegas)

---

Control a facilitadores (identificador  
de llamadas, control de armas, etc.)

---

### Reducción de la ganancia esperada

---

Remoción de objetos  
(radios de auto removibles)

---

Identificación de propiedad  
(marcaje de autos, y de ganado)

---

Reducción de tentación  
(estacionamiento fuera de calle)

---

Negación de beneficios  
(entintado de mercancía)

---

### Incremento del riesgo percibido

---

Vigilancia en accesos  
(Fotos en entradas, tickets en maletas)

---

Vigilancia formal  
(guardias, cámaras ostensivas, alarmas)

---

Vigilancia por empleados  
(parqueros, bedeles)

---

Defensa natural  
(árboles, zanjas, piedras, iluminación)

---

### Remoción de excusas

---

Implantación de normas (registro  
en hoteles, “conoce a tu cliente”)

---

Estimular conciencia ciudadana  
(campañas contra hurtos e invasiones)

---

Controlar desinhibidores  
(V Chip para TV, cerveza sin alcohol)

---

Facilitar el cumplimiento  
(entrega rápida de libros, baños públicos)

---

Fuente: Clarke (1997). Traducción propia

## Cómo restarle oportunidades al delincuente



a la utilidad del dispositivo. Entre los factores favorables está que son robustos, difíciles de abrir a menos que se cuente con herramientas de corte industrial. Desde luego, también pueden ser violentados mediante el copiado ilegal de la llave del cerrojo.

Los primeros modelos de cepos para autos eran bastante aparatosos y pesados. Los últimos, en cambio, son más versátiles.

Otros dispositivos mecánicos bastante difundidos inmovilizan otras partes del automóvil, como por ejemplo la palanca de cambios o los pedales de aceleración, freno o embrague. También los hay que impiden el giro del volante.

Los seguros eléctricos impiden el encendido del vehículo si no son convenientemente desactivados. Pueden ser manejados a control remoto o pulsando un botón escondido en el vehículo. Si el botón está convenientemente instalado puede ser un obstáculo importante para el hurto. De lo contrario, será de poca utilidad pues los anti-sociales ya saben que pueden omitir su efecto haciendo un “puente” entre el cableado original y la fuente de energía.

Una derivación de estos seguros, tradicionalmente conocida como “trabegas” impide el flujo de combustible desde el tanque. De manera que si el auto o la moto son hurtados se detendrán apenas se consuma el combustible que quedó en los ductos o mangueras cuando fue apagado la última vez.

Luego fueron implantados seguros mixtos, que combinaban los cortes eléctricos y de combustible. En todo caso, la recomendación

para el usuario convencional es instalar una combinación de seguros mecánicos y de otro tipo, que precisamente cumplan la función de incrementar el esfuerzo percibido por el delincuente para apoderarse del vehículo.

Como esta es la principal intención de tales dispositivos, el propietario debe informar de alguna manera que su vehículo los posee.<sup>29</sup> Los seguros mecánicos (cepos para ruedas y volantes, tranca-palancas y trancapedales) pueden ser detectados a simple vista. Pero los demás no. Así que lo ideal es solicitarle al proveedor que coloque en los cristales del auto calcomanías o stickers con la notificación correspondiente.

Con el desarrollo de los circuitos integrados, los vehículos comenzaron a ser equipados con cerrojos especiales. Las llaves convencionales, tal y como las conocíamos en las cerraduras que salieron al mercado hasta 1990, ya quedaron en obsolescencia. Fueron sustituidas en los vehículos con cerraduras de combinación o de “proximidad”, o sistemas híbridos. Luego, la llave pasó a ser un transmisor de señal o un contacto que cierra un



---

29) En materia de seguridad, el principio general es que la información debe ser dosificada, toda vez que puede constituirse en una herramienta que facilite la comisión del delito. “El delincuente necesita información para cometer su fechoría”, señala Tarre (TARRE, 2005). Pero en estos casos es importante que se indique claramente la existencia de los seguros, pues la intención es ahuyentar a los antisociales.

## Cómo restarle oportunidades al delincuente

circuito, incorporado al resto de los sistemas del vehículo. De manera que si la puerta es forzada no será posible el encendido.

El robo o el hurto de un vehículo serán más fáciles en la medida en que el antisocial tenga contacto directo con él. La ausencia de barreras y la inexistencia de controles de acceso para llegar al lugar donde está el auto son definitivamente condiciones que deben ser atacadas en cualquier prevención situacional.

La data correspondiente a los robos y hurtos de vehículos con pérdida total en Caracas durante los primeros meses de 2015 revela que el 95% de los vehículos estaba en la vía pública cuando los antisociales se apoderaron de ellos.

Es cierto que cada vez son más frecuentes los casos reportados en espacios cerrados como el interior de algún estacionamiento. Pero tal y como lo hemos visto esto representa una complicación adicional para los delincuentes, debido a la existencia de una o varias barreras que deberán ser traspasadas para entrar y salir del espacio donde está el vehículo.

Por lo tanto, el dueño del vehículo debe entender que las rejas y en general todas las barreras perimetrales del espacio donde lo dejará estacionado también forman parte de los mecanismos de protección. Esté atento a estas condiciones. Si las rejas de los estacionamientos no funcionan o tienen desperfectos, y si las barreras de estos espacios (muros y cercas) no existen o poseen alguna brecha, será poca la diferencia entre estacionar allí y dejar su auto en la calle.

Existen otros dispositivos denominados bloqueadores, que son instalados en el puesto donde tradicionalmente se estaciona el vehículo con la finalidad de impedirle cualquier movimiento. Algunos son cilíndricos, van empotrados en el piso y se activan mediante mecanismos hidráulicos. Comenzaron a ser utilizados en instalaciones gubernamentales, como medio para regular el paso de vehículos. Una versión comercial de los bloqueadores se instala en el suelo del puesto y se cierra con un candado. Este es precisamente el punto más vulnerable del bloqueador.



Otro aspecto a considerar para la protección de su vehículo tiene que ver con el principio de alejamiento de intrusos o de personas ajenas a la comunidad. Existen inmuebles donde los visitantes, trabajadores ocasionales e incluso los transeúntes tienen acceso al área donde permanecen los autos y motos de los propietarios de un condominio. Esta mezcla genera un desorden que es aprovechado por los delincuentes, actuales o potenciales. Lo ideal es implantar una clara división de los espacios. Los visitantes y empleados deben circular y estacionar en áreas especialmente designadas, o de lo contrario permanecer en el exterior de los sitios donde están los vehículos. A veces esto se complica, sobre todo en ciudades sobre-

pobladas, donde la delimitación de los espacios comporta altos costos. Pero en la medida en que esto no se logre se facilitarán las condiciones para el robo o el hurto de los vehículos, e incluso para otros delitos como el asalto o el secuestro .

### **Sólo para audaces**

En la sección anterior indicamos algunos principios encaminados a incrementar el esfuerzo percibido por los antisociales para apoderarse de un vehículo. Ahora señalaremos medidas para incrementar los riesgos asociados a la comisión de estos delitos.

En este ámbito, las medidas generalmente son del tipo ostensivo, es decir, se traducen en el diseño de áreas delimitadas y en la instalación de dispositivos que pueden detectarse a simple vista. De hecho,

## Cómo restarle oportunidades al delincuente

una de sus funciones es que sean vistos, pues se considera que eso puede disuadir al antisocial, y obligarlo a retardar su acción o desplazarse a otro lugar.

Otro punto en común de estas medidas es que van encaminadas a facilitar la identificación de eventuales antisociales. El ladrón de autos o motos, así como la mayoría de los delincuentes, desea mantenerse en el anonimato. Cubre su cara o la modifica con distintos artificios (incluso cirugías); no usa documentos de identidad, o si los lleva rara vez son legítimos, e incluso han llegado al extremo de alterar sus huellas digitales para hacerlas irreconocibles. Para ellos, entonces, un riesgo importante lo representa la posibilidad de quedar al descubierto, con imagen, y eventualmente con nombre y apellido.

Lo primero entonces es dotar todos los puntos de acceso del espacio donde están los vehículos con tecnologías de vigilancia. No vamos a discutir cuáles marcas o modelos son los mejores. Lo importante es entender para qué serán usadas las tecnologías, en qué condiciones y a qué costo. A tal efecto, el producto que se escoja debe reunir las siguientes cualidades o características:

- a. Generar registros claros y confiables. Para esto hay que tomar en cuenta dos factores básicos. Por una parte, la exigencia en cuanto a la frecuencia de registros. Un espacio con alto tránsito requiere de dispositivos distintos que los instalados en lugares donde rara vez pasan personas o vehículos. Por la otra, el registro que se genera debe ser lo más fiel posible, tanto de día como de noche o en las distintas condiciones ambientales.
- b. Disponer de suficiente capacidad de almacenamiento de tales registros. Usualmente la información captada por los dispositivos de vigilancia es archivada en memorias que pueden estar en el mismo lugar donde permanece el dispositivo, en un lugar remoto, o en ambos. Los usuarios de la tecnología deben conocer a plenitud la capacidad de almacenamiento de estas memorias, pues en fin de cuentas habrá que acudir a ellas cuando se desee recapitular algún suceso.
- c. Garantizar la continuidad del funcionamiento. A menudo ocurre que los eventos

no quedan debidamente registrados en la memoria por fallas que pueden ser de origen humano, natural, de fabricación u otros tipos. En Venezuela, las deficiencias en el servicio eléctrico son fuente permanente de desperfectos en estas tecnologías. Los usuarios se percatan de esta situación cuando deben revisar los registros de memoria ante un evento específico.<sup>30</sup> En este contexto se debe enfatizar en la necesidad de aplicar planes periódicos de mantenimiento preventivo.

- d. Conocer los programas para el procesamiento de la información del equipo usado. Los registros de los dispositivos de vigilancia generalmente son imágenes o datos de texto sobre características de modo, tiempo y lugar de los eventos, que son procesados a través de múltiples programas informáticos. La utilidad práctica para el usuario dependerá del conocimiento que tenga sobre el manejo de estos programas en momentos críticos, cuando se requiere de la disponibilidad inmediata de una información.<sup>31</sup>

La tecnología usada con más frecuencia (y por ende la de más bajo costo) en los puntos de acceso son las cámaras. Suelen ser fijas, debido a la necesidad de tener atención permanente en estos pasajes. Las últimas están dotadas con sensores que las activan cuando hay algún movimiento en el espacio vigilado, o cambios de iluminación.

Las cámaras pueden ser complementadas con elementos destinados exclusivamente a la identificación de las personas que entran y salen, ya sea en vehículos o a pie. No obstante, debido a problemas de costos, esta tarea suele ser asignada a seres humanos.

---

30) Durante las pesquisas sobre el asesinato de la gerente de Recursos Humanos del Inapymi, Maritza Bravo, se hizo un rastreo de las cámaras que pudieron captar el suceso. Sólo uno de los tres sistemas que estaban en la vía funcionaba. Los demás fallaron presumiblemente por problemas en el flujo eléctrico durante los días previos al crimen. Ver: [http://bit.ly/odo\\_car30](http://bit.ly/odo_car30)

31) En los condominios el vaciado y el procesamiento de la información a menudo son contratados a un proveedor externo, usualmente el mismo que ha suministrado los equipos. De nada sirve todo este gasto si ese proveedor no garantiza la prontitud en la obtención de la información buscada.

## Cómo restarle oportunidades al delincuente

### Una mirada atenta

La pertinencia de la contratación de vigilantes ha sido objeto de debates, especialmente por el abaratamiento de las tecnologías. Muchas veces se considera que este personal puede aportar información a los delincuentes, ya sea en forma inocente o deliberada. Otra crítica es que ellos tienden a desviarse en sus funciones, y terminan convirtiéndose más en una carga que una solución para el empleador o contratante. Aun así, la demanda de los llamados “serenos” sigue siendo amplia.

Tomamos aquí un conjunto de recomendaciones formuladas por el general Hernán Pineda<sup>32</sup> con respecto al manejo del personal de seguridad en ambientes domésticos y empresariales:

1. Pueden ser contratados directamente o a través de una agencia especializada. En la mayoría de los casos la contratación directa se realiza cuando esta persona goza de referencias personales directas sobre su labor.
2. Entre una persona entrenada pero desconocida y otra sin entrenar pero honesta y leal se debe optar por la última. El entrenamiento se puede impartir luego de la contratación.
3. La Sociedad Americana de Seguridad Industrial (ASIS, por sus siglas en inglés) recomienda que el vigilante oriente su labor estrictamente por lo indicado en un documento llamado Orden del Puesto. Allí debe señalarse de la manera más precisa pero sencilla qué hará el vigilante durante su jornada, cuál deberá ser su porte y las características de su trato con las personas. De ser posible, también se establecerá allí qué cosas no podrá hacer. Esta lista permitirá posteriormente hacer evaluaciones de desempeño con justicia.
4. Las fallas a la disciplina o al deber implican la inmediata remoción del puesto. En esta actividad no deben otorgarse segundas oportunidades.
5. El vigilante debe ser sometido a pruebas y entrenamientos periódicos, más allá de la suficiencia establecida al momento de la contratación.

---

32) PINEDA, H.: *Ante la inseguridad, protéjase. Contrarreste al delincuente urbano, rural y fronterizo*. Caracas. Italgráfica, 2001.

**PARQUEADERO**  
RUC: 0104551973001  
PAUCARBAMBA Y MIGUEL CORDERO  
Telf: 2818684

**TICKET : 25**

ENTRADA: CAJA 1  
PLACA: ABA-0123  
FECHA: 11/03/2011  
INGRESO: 12:00



**Objetos de valor dejados dentro del vehículo no son responsabilidad del parqueadero. Este ticket es el único documento válido de salida, deberá cancelar \$5.00 en caso de pérdida.**  
Gestion Tecnologica

## Los estacionamientos

Los estacionamientos, llamados en otros países aparcaderos o parqueaderos se han convertido en una alternativa para dejar los vehículos, especialmente en las urbes densamente pobladas y carentes de espacios para tal fin. Estos locales cobran a los usuarios determinadas cantidades por el alquiler de sus espacios, en lo que esencialmente es una modalidad de alquiler. Puede ser por horas o por lapsos más prolongados. Al momento de iniciarse la relación entre el dueño del estacionamiento y el propietario del vehículo se entrega un comprobante. Puede ser con la forma de una factura o un simple ticket expedido por una máquina. En todo caso, en ese papel deben estar señalados los términos del contrato entablado entre el cliente y el proveedor del servicio. Allí generalmente se dice que la empresa no se hace responsable por los objetos

dejados en la cabina del vehículo. El mensaje entonces es claro: si hurtan algún bien que no forme parte directa del vehículo, no habrá retribución ni reposición.

A veces, el propietario del auto o la motocicleta no tiene mayor alternativa: o deja su vehículo en el estacionamiento o lo deja expuesto en la calle. Siempre será mejor asumir un pequeño costo por la vigilancia del bien (aunque sea deficiente) que dejarlo expuesto. En la primera alternativa siempre habrá una transferencia de responsabilidad precisamente en virtud del contrato que se establece entre ambas partes. Si se puede escoger entre varios estacionamientos, conviene fijarse en varios aspectos antes de hacer la escogencia.

1. Existencia de controles de acceso y barreras.

## Cómo restarle oportunidades al delincuente

2. Uso de tecnologías de vigilancia para la identificación de los usuarios, los vehículos y los transeúntes.
3. Iluminación de todos los espacios.
4. Vigilancia humana.
5. Delimitación de los espacios.
6. Uso de dispositivos y señalizaciones de seguridad industrial.

Bajo todo punto de vista es desaconsejable confiar las llaves del vehículo a parqueros o a los encargados del estacionamiento. Si ellos o algún otro empleado son transgresores, gozarán de una prolongada oportunidad para copiar las llaves del auto y revisar los documentos y bienes dejados en la cabina. De esta forma, se da pie no sólo al hurto del vehículo sino también a otros delitos como el secuestro y la extorsión.

Aún si el dueño y los empleados del estacionamiento son personas honestas, las llaves de los vehículos suelen ser colocadas en un locker o pequeño almacén, que eventualmente puede quedar sin la debida vigilancia. Esto permitirá que cualquier intruso se apropie de alguna de las llaves.

### **Negación de beneficios**

Otros tres elementos pueden servirnos para transmitirle al antisocial la noción de dificultad para apropiarse de los vehículos que no le pertenecen, e impedirle la obtención de un beneficio económico con la comercialización de las unidades.

En primer lugar tenemos el marcaje del vehículo. Esto se logra con una tecnología que imprime series de números y letras en las ventanas o parabrisas. También lo hacen en los rines de las ruedas. Estas impresiones generalmente corresponden a la matrícula del vehículo o a los seriales del motor o de la carrocería, conocidos internacionalmente



como VIN.<sup>33</sup> En Venezuela hubo gobiernos regionales y locales que ofrecieron este servicio en forma gratuita.

Por otra parte, durante la última década se han desarrollado numerosas aplicaciones para el llamado Sistema de Posicionamiento Global, o GPS por sus siglas en inglés. Entre ellas figuran los servicios de ubicación de vehículos.<sup>34</sup>

En el país hay cada vez más empresas que ofrecen la instalación de los dispositivos y el monitoreo para la localización del automóvil, la motocicleta, el camión e igualmente vehículos marítimos y aéreos. Incluso algunas ensambladoras ofrecen los vehículos con el dispositivo preinstalado, de manera que el usuario sólo debe cancelar una cuota periódica para gozar del servicio.

Los tres usos más frecuentes del GPS en el caso de los vehículos son:

1. Localización en casos de robo o hurto.
2. Control de flotas. Lo utilizan empresas o entidades gubernamentales interesadas en conocer en tiempo real dónde se encuentran sus unidades y hacia dónde se dirigen.
3. Orientación al usuario. El sistema puede ser cruzado con información cartográfica, de manera que el conductor puede conocer con antelación el mejor camino a recorrer para llegar de un punto a otro.

---

33) Vehicle Identification Number (VIN) o Número de Identificación del Vehículo.

34) El Sistema de Posicionamiento Global inicialmente fue diseñado para el sector militar estadounidense. Está constituido por 30 satélites que orbitan alrededor de la tierra a una altura de aproximadamente 30.000 kilómetros. Esto garantiza que en todo momento estarán cuatro satélites en cualquier punto del planeta. Cada uno está en capacidad de recibir las señales emanadas de los transmisores GPS instalados en las personas, los vehículos, teléfonos, ganado, etc., y mediante un mecanismo llamado "triangulación" está en capacidad de precisar la ubicación del transmisor. Para mayor información se puede revisar (en inglés) [http://bit.ly/odo\\_car34a](http://bit.ly/odo_car34a) o ver el video de NASA en [http://bit.ly/odo\\_car34b](http://bit.ly/odo_car34b)

## Cómo restarle oportunidades al delincuente

En los casos de robo y hurto de vehículos, el GPS tendrá utilidad en la medida en que la información sobre la localización fluya oportunamente a los cuerpos de seguridad,<sup>35</sup> pues son ellos los llamados a hacer el trabajo de recuperación. Al respecto existen numerosos ejemplos exitosos.<sup>36</sup> En Venezuela, las operadoras de rastreo satelital solo pueden llegar hasta el apagado del vehículo, una vez recibida la señal de alarma por parte del propietario.

Como vemos, el marcaje de los cristales y la instalación de dispositivos de geolocalización no impedirán que el vehículo caiga en manos del hampa, pero sí contribuirán a la negación de los beneficios que tales delitos suelen llevar a los antisociales, siempre y cuando las autoridades actúen inmediatamente después de haber recibido la denuncia correspondiente. Otras prácticas de negación de beneficios van encaminadas a dificultar la reinserción de los vehículos en el circuito comercial. Algunas se han traducido en normas. Por ejemplo, la emisión de certificados de experticia que validen el origen legal del vehículo. Las referidas diligencias son hechas por agentes de la policía judicial para constatar que el vehículo no ha sido denunciado por robo o por hurto, y que mantiene inalterados sus seriales o números de identificación.

Al convertirse en un requisito legal, el ciudadano común cree que la sola obtención

---

35) La legislación venezolana prohíbe la conformación de grupos privados armados para la persecución en caliente y la recuperación de vehículos.

36) En septiembre de 2013 fue hallada en Catia una camioneta Toyota Prado robada a su conductor horas antes en Bello Monte. Los cuerpos de seguridad pudieron determinar su paradero pues en la cabina quedó un teléfono celular que tenía activado el dispositivo de posicionamiento global. Dos meses después, el grupo de trabajo contra piratas de carretera de CICPC junto a una de las distribuidoras más grandes de granos del país detectaron un desvío de 2900 toneladas de trigo al instalar de forma subrepticia un GPS en los camiones de transporte. Determinaron que el producto era entregado en una industria de Cagua (Aragua) en vez de los compradores legales en Catia. Esto ocurría con la complicidad del conductor, quien se justificaba declarando robos en la carretera.

del documento ya es suficiente. Aquí sostenemos que la primera barrera para dificultar el comercio de vehículos robados debe ponerla el posible comprador.

¿Cómo reconocer si estamos ante un auto o una moto “convertidos”, es decir, alterados para ocultar su origen ilegal? Ratledge<sup>37</sup> aporta algunos consejos importantes. Lo primero es verificar la identidad del vendedor. Si es una venta aislada, hecha por una persona sin experiencia, se debe preguntar por su ocupación y determinar en lo posible la veracidad de los motivos por los que hace la venta. Si el vendedor es una persona dedicada a ese oficio, hay que indagar sobre otras ventas que haya realizado recientemente.

La información contenida en las páginas web sobre mercadeo de vehículos debe ser vista y analizada con cautela. Cualquier persona puede colocar un aviso en tales espacios, siempre y cuando tenga el dinero requerido. Toca al comprador verificar la legalidad de las unidades que intenta obtener.

Las precauciones deben multiplicarse cuando la persona que vende no es la misma registrada como propietaria del vehículo. Es posible que se trate de un agente legítimo, pero también puede ser alguien intentando vender un auto robado o hurtado. En estos casos, el vehículo generalmente es de segunda o tercera mano. Se debe revisar la documentación con la tradición del vehículo, e intentar contactar a los anteriores dueños. De esta forma se podrá verificar tanto la legalidad de la documentación como el estado real del vehículo en cuestión.

La mayoría de los vehículos usados ha sido sometida a distintos trabajos mecánicos y de mantenimiento. Se debe solicitar los comprobantes de pago de tales trabajos. Los talleres suelen consignar en ellos las principales características del auto (color original, marca, seriales, modelo, año, etc.). Esta información se puede comparar con la consignada en los documentos de propiedad.

Lo mismo puede hacerse con la información escrita en las calcomanías que son

---

37) Op cit. 1982.

## Cómo restarle oportunidades al delincuente

### Número de Identificación Vehicular (VIN)

**3 G 1 S F 2 4 2 4 W S 1 8 8 9 1 8**

- fabricante
- manufactura
- tipo de vehículo
- peso y potencia
- tipo de chasis
- modelo
- carrocería
- motor
- checkdigit
- año
- código de planta
- producción

colocadas por los talleres de servicio en los parabrisas o en la parte interna de la puerta del piloto.

Si el vehículo y su vendedor han pasado todas las pruebas, llegó el momento de hacer una verificación a los seriales o el Número de Identificación del Vehículo (VIN, por sus siglas en inglés). En las unidades elaboradas luego de 1981, el VIN es una secuencia de diecisiete números y letras que contiene prácticamente toda la información sobre el origen, marca y modelo. En Venezuela esto equivale a la cédula de identidad del vehículo. En teoría, todo VIN es único e intransferible. Lo podemos ver en una placa que se coloca generalmente en la parte superior del tablero del vehículo, de tal manera que una persona puede leerla desde afuera, a través del parabrisas. A veces, va junto a un código de barras que contiene la misma información (ver fotografía anexa). También puede verse en el motor, el chasis e incluso debajo de la silla del piloto, según sea la marca y modelo del vehículo, así como los requerimientos específicos del país donde fue fabricado.

En las motocicletas, esta secuencia puede ubicarse en distintas partes del llamado “cuadro” (pieza equivalente al chasis de los autos) y en la parte inferior, generalmente donde se ubica el depósito de aceite.

Esta secuencia puede ser reproducida de varias formas. Se puede colocar una cinta adhesiva sobre ella y pasarle un lápiz o el borde de un bolígrafo. La impresión también

se logra haciendo la misma operación pero colocando sobre el serial un papel encerado de los que se utilizan en cocina.

El comprador puede hacer una primera verificación del VIN acudiendo a una de las muchas páginas web que ofrecen acceso gratuito a esas bases de datos. Aquí podrá constatar datos como la marca, el año del modelo y el país donde fue fabricado el vehículo.<sup>38</sup> Si está a su alcance, se recomienda acudir o llamar a la policía judicial y hacer un chequeo informal.

Otros elementos en los que debe fijarse a la hora de adquirir un auto, ya sea usado o a través de subastas públicas:

- Las placas: si el vehículo tiene años de uso, las placas y los tornillos que las sostienen deben ser similares. El óxido las afecta. Igualmente en los orificios donde ellas van atornilladas.
- La pintura: observe en la parte interna del capó y de la maletera. Allí está la pintura original de ambas piezas. Debe ser la misma que la externa y la indicada en los documentos del vehículo. Cualquier discrepancia puede revelar una ilegalidad o un trabajo mayor de latonería, probablemente producto de un accidente. De ser así, solicite las facturas de las piezas que fueron usadas para reparar el auto.
- Alteraciones en las chapas VIN: esta secuencia de números es colocada en la fábrica con remaches que deben permanecer inalterados, tanto en la parte interna como en el tablero. Cualquier cambio debe llamar a sospecha. Fíjese, por ejemplo,

---

38) Algunas páginas que ofrecen el servicio gratuito de “decodificación” de VIN son:

- <http://www.vindecoder.net/>
- <https://vinrcl.safercar.gov/vin/vinLookup>
- [https://www.nicb.org/theft\\_and\\_fraud\\_awareness/vincheck](https://www.nicb.org/theft_and_fraud_awareness/vincheck)  
(para vehículos reportados por robo, hurto o accidente con pérdida total en EEUU).

En todas se hicieron pruebas para la redacción de este manual, y arrojaron los resultados esperados.

## Cómo restarle oportunidades al delincuente

si la marca originada por el contacto permanente entre la placa VIN y el tablero de la cabina tiene alguna alteración, y si los remaches aparecen muy nuevos con respecto a la antigüedad del resto del auto o si tienen marcas dejadas por el contacto con herramientas.

### Las buenas prácticas

Como vimos en el gráfico 12 (Pág. 42), un importante factor en la oportunidad del delito se refiere a las rutinas o prácticas diarias. Pueden operar en favor o en contra de la posible víctima.

A continuación, ofreceremos un compendio con las conductas que pueden ayudarnos a prevenir una victimización por robo y hurto de vehículos, así como también por delitos asociados como el secuestro, la extorsión y el asalto a viviendas, cuya frecuencia cada día va en aumento en el país. A tal efecto fueron tomadas en cuenta las recomendaciones hechas en distintos documentos por Tarre<sup>39</sup>, Pineda<sup>40</sup>, la Gobernación del estado Zulia<sup>41</sup>, y el Departamento de Transporte de Estados Unidos.<sup>42</sup> Las clasificaremos en tres grupos: antes de usar el vehículo, en el trayecto y al llegar.

---

39) Op cit. 2005.

40) Op cit. 2001.

41) Gobernación del Estado Zulia: *Guía de prevención del delito*. Maracaibo. N/E, S/F

42) United States Department of Transportation: *Vehicle Theft Prevention. What Consumers Should Know*. Washington DC. 2013

### Antes de usar el vehículo:

1. Planee su ruta en función del peligro percibido. Aquí es importante poseer información actualizada sobre los eventos reportados alrededor del punto de partida. Recuerde que la vía más segura no siempre es la más expedita. Si no conoce la ruta, infórmese, use los mecanismos de mapeo disponibles en la actualidad. Evite en lo posible perderse en el camino.
2. De ser posible, indíquelo a algún familiar su destino inmediato.
3. Al aproximarse al vehículo tenga las llaves a la mano. Mire a su alrededor. Si detecta la presencia de algún extraño merodeando, no se acerque. Busque al personal de vigilancia o a otro vecino.
4. Al llegar a su vehículo haga una breve inspección. Verifique que las cerraduras, cristales y bordes de las puertas estén intactos. Mire los cauchos y en general busque cualquier golpe o marca de herramienta. Observe debajo del vehículo para detectar el bote de cualquier fluido.
5. Si el sistema de alarma está equipado con sensores de movimiento, es posible que emita una señal para indicar que el vehículo fue golpeado o de alguna forma empujado. De ser así vuelva a revisarlo. Quizá haya algún detalle del que no se percató en la primera inspección.
6. Verifique la carga de la batería y el nivel del tanque de combustible. Son dos elementos cruciales para no quedarse a pie.
7. Aún en los vehículos con tecnología de última generación, se recomienda un breve calentamiento del motor, para que los lubricantes y fluidos recorran todo el sistema. En este lapso podrá detectar cualquier anomalía en el funcionamiento.

### En el camino

1. Los momentos de mayor vulnerabilidad son las salidas, las llegadas y las paradas (semáforos, kioscos, estaciones de servicio), puesto que se disminuye la velocidad y el vehículo y su conductor quedan expuestos. Manténgase alerta. Mire a

## Cómo restarle oportunidades al delincuente

su alrededor y por los espejos para detectar la presencia de extraños o cualquier seguimiento. Ante la presencia de personas desconocidas o vehículos sospechosos, acelere de nuevo, busque una estación policial y espere hasta que considere pasado el peligro. Usted no necesita mayores constataciones. Quizá no se trataba de ningún peligro real. Quizá sí.

2. Si debe esperar por alguien, apague el auto y sálgase de él.
3. En los semáforos, mantenga los vidrios arriba y los seguros abajo.
4. Si está en plena marcha y se le desinfla un caucho o le estalla un vidrio haga lo posible por mantenerse en movimiento y alejarse del lugar donde ocurrieron los desperfectos. Hay bandas que lanzan piedras y palos a la vía, o que colocan clavos doblados (llamados “miguelitos”) para provocar la parada inmediata y robar lo que puedan.<sup>43</sup>
5. Prefiera las vías conocidas y bien iluminadas.
6. Saque de la vista las bolsas y objetos de valor que pueda tener en la cabina.
7. Si debe hablar por teléfono, no se detenga. Utilice el dispositivo de manos libres y mantenga el aparato lejos de la vista de extraños.
8. No recoja a extraños en la vía ni se detenga a prestarles ayuda. Uno de los procedimientos más aplicados para el robo de vehículos y el secuestro es el uso de “señuelos”.
9. Cuando deba surtirse de combustible, no acuda a la primera estación de servicio que vea. Haga un listado de lugares que reúnan requisitos mínimos de seguridad, y vaya a ellos en forma aleatoria, evitando paradas rutinarias.<sup>44</sup>
10. No haga caso a personas que se asomen desde otros vehículos (autos o motos)

---

43) Este fue el procedimiento aplicado por los asaltantes y homicidas de la actriz Mónica Spear y de su esposo Thomas Berry en enero de 2014. (IGLESIAS, 2014)

44) Los robos de vehículos son frecuentes en las estaciones de servicio PDV ubicadas en Coche y en Paracotos. Los antisociales aprovechan la salida inmediata a la autopista para someter al conductor y apoderarse inmediatamente del vehículo.

para indicarle que se detenga porque supuestamente su vehículo tiene algún desperfecto, generalmente un caucho desinflado. Puede ser un engaño para hacer que disminuya la velocidad. Verifique primero. Los cauchos desinflados ocasionan que el vehículo pierda estabilidad en las curvas. Haga pequeños giros con el volante para constatar lo que sucede.

#### **Al llegar**

1. Como hizo al salir, observe los alrededores del lugar donde se estacionará, para detectar personas sospechosas.
2. Evite dejar el vehículo en la calle. Si no tiene otra alternativa, jamás lo pierda de vista.
3. No deje objetos de valor en la cabina.
4. Use todos los seguros disponibles. Familiarícese con los procesos de instalación. A veces resultan un poco tediosos. Con la práctica, cada vez lo hará más rápido.
5. De ser posible, remueva la tapa de los radio/reproductores de disco. Con esto le resta un objetivo al antisocial.
6. En los estacionamientos, evite los lugares apartados y escasamente iluminados. Si puede, párese en lugares donde haya vehículos más llamativos que el suyo.
7. Evite usar los estacionamientos donde le exijan dejar las llaves del auto, o en los que usted entrega el vehículo a un parquero.

Una vez que incorpore estas pautas de conducta a su vida diaria la victimización por robo o hurto de vehículo será menos probable. No obstante, se recomienda estar en permanente revisión de lo que ocurre en el entorno. Generalmente, el crimen avisa su llegada, en especial a aquellos que saben identificar los riesgos.

#### **En emergencia: cómo comportarse ante un robo de vehículo**

El robo del vehículo es una situación por la que nadie quiere pasar, especialmente si se

## Cómo restarle oportunidades al delincuente

está en el asiento del piloto o acompañándolo. Generan grandes cargas de estrés cuando está desarrollándose, y también en los días posteriores. En algunos casos, ocurre igualmente en la fase previa, si es que la víctima ha podido detectar la proximidad de los antisociales.

¿Quién es la víctima? Generalmente se trata de un ciudadano común, desconocedor de que a su alrededor se están conjugando una serie de factores para propiciar el apoderamiento violento del vehículo que maneja. Esas condiciones las hemos descrito a grandes rasgos en las páginas anteriores. Por lo tanto, lo mejor es evitarlas. El alejamiento, en términos de tiempo y espacio, entre la víctima potencial y las condiciones que facilitan su victimización es la mejor precaución. Cuando eso no es posible, lo más importante es que el individuo entienda la circunstancia de exposición al delito en la que se encuentra.

Es posible que la víctima posea un entrenamiento especial para detectar situaciones de riesgo inminente y actuar en consecuencia. Se trata de un porcentaje muy pequeño de la población con conocimientos sobre técnicas de contrainteligencia (detección de seguimientos), manejo defensivo y ofensivo, defensa personal y uso de armas. Ellos ya saben qué hacer ante las circunstancias referidas en estas líneas, y por lo tanto pueden pasar a la siguiente sección. Aún así, antes deben preguntarse si el entrenamiento que obtuvieron ha sido refrescado periódicamente y adaptado a las condiciones concretas del entorno venezolano. Igualmente, si poseen una información actualizada sobre los riesgos en cada localidad. Si esto no es así, el peligro para ellos es doble, pues incrementarán el grado de exposición creyendo que sabrán cómo comportarse ante un eventual ataque.

El resto de las personas usualmente va por las vías con la principal preocupación de llegar cuanto antes al destino, con los sentidos enfocados en eludir las dificultades propias de cada trayecto. Para ellos, la primera recomendación es incorporar en su práctica diaria la noción de utilizar esos mismos sentidos con el propósito de detectar

los riesgos.<sup>45</sup> Algunos tienen su origen en las características de vehículo que se maneja (marca, modelo, tipo, etc.) o los bienes que posee el conductor o que están (o estuvieron) a la vista de cualquier transeúnte.<sup>46</sup> Otros surgen del entorno donde se circulará o se estacionará el vehículo.

Cuando esta práctica se hace cotidiana, el conductor aprende a identificar los riesgos sin necesidad de ser un experto en la materia. Ocurre de manera casi intuitiva. Al hacerlo, lo primero que se recomienda es mantener la calma. El miedo es uno de los sentimientos primarios del ser humano. Puede ser útil en la medida en que no ocasione parálisis o precipitación en la toma de decisiones. Por lo tanto, es necesario dominarlo. Esto implica una evaluación inmediata de las alternativas con las que se cuenta.

Si el conductor detecta un seguimiento, no debe esperar a que eso se transforme en una circunstancia que de pie al robo del vehículo. Si el conductor conoce la vía por la que transita, se recomienda girar en una esquina y luego en otra, para determinar si el carro o la moto que iba atrás siguen allí.

Simultáneamente, es aconsejable poner el teléfono a punto para comunicarse con alguna autoridad o servicio de atención de emergencias especializado en el tipo de situación por la que atraviesa en ese momento. Si el seguimiento persiste, no dude en llamarlos. Otra alternativa es buscar la protección de algún policía de punto o

---

45) Tarre (Op cit, 2005) denomina a esta situación “condición amarilla”.

46) Esta es una de las razones por las que se recomienda la instalación de láminas plásticas para oscurecer los cristales del vehículo. Inicialmente, ésta era una forma de mitigar la exposición del conductor a los rayos solares, mejorar el rendimiento del aire acondicionado y por ende ahorrar combustible. En Venezuela, sin embargo, son usados para evitar que personas ajenas al vehículo conozcan lo que hay en la cabina. Las regulaciones vigentes impiden usar cierto tipo de láminas reflectivas. Igualmente, la colocación en el vidrio delantero o parabrisas de cualquier dispositivo que impida o dificulte la vista hacia el interior de la cabina. Estas normas son incumplidas cada vez con mayor frecuencia, con el argumento de mejorar la seguridad de los conductores.

## Cómo restarle oportunidades al delincuente

patrullero, ya sea en la calle o en algún puesto en los que usualmente se encuentren.

De nuevo, aquí la información y el conocimiento previo sobre la vía que se transita pueden inclinar la balanza a favor de la potencial víctima.

Se debe tener como principio que el robo o asalto son mucho más complicados con el vehículo en movimiento. Por lo tanto, el conductor sólo debe detenerse cuando considere que dispone de suficiente protección o que las condiciones están totalmente controladas, ya sea por la presencia de autoridades o porque los posibles hampones ya no están.

En la mayoría de los casos de robo, el conductor no se percata sobre la presencia de los antisociales sino hasta el momento en que es demasiado tarde. En estas oportunidades, el factor sorpresa obra en su contra. Lo más aconsejable es que asuma una actitud sumisa pero inteligente. Es decir, transmitir mediante su lenguaje corporal e incluso sus palabras la intención de entregar el bien sin oponer resistencia.

Si el conductor está acompañado, debe instruir a las personas que están con él sobre el mejor modo de comportarse. Bajo ningún respecto es aconsejable algún movimiento brusco o repentino. Del otro lado, los antisociales también están en estados de excitación, a menudo estimulados por sustancias ilícitas que propiciarán reacciones indeseables de violencia contra las víctimas.

En ese momento, que apenas dura segundos, lo más importante es ceder el vehículo sin titubeos y alejarse lo más posible.

En ocasiones, sin embargo, el antisocial opta por mantener rehén al conductor. Esto sucede por dos razones básicas:

1. presume que el vehículo está equipado con algún dispositivo que lo detendrá a los pocos metros si no está el dueño, o que permitirá su localización una vez determinada la emergencia por parte de los centros de monitoreo, o

2. intenta incrementar la ganancia mediante la aplicación de procedimientos como el “paseo millonario”<sup>47</sup> o el asalto a la vivienda del conductor.

El propietario del vehículo (ahora rehén) debe entablar cierta comunicación con el antisocial que lo lleva, o con el líder del grupo que lo mantiene cautivo. Pero no mediante la vista, sino de viva voz. Preguntar qué desean. Si los captores no se comunican, entonces hay que pensar en escenarios de secuestro o sicariato.

Si el propósito de los antisociales es acercarse a cajeros automáticos para obtener dinero, la víctima debe cooperar. No así cuando le pregunten por la dirección de su vivienda, y exista la posibilidad de que otras personas estén en el inmueble. Allí se debe negociar y razonar, intentar que los hampones comprendan que obtendrán lo que buscan sin poner en peligro a la familia de la víctima.

Es posible además que la víctima conozca previamente a alguno de los captores. Esta información debe ser conservada, pero bajo ningún respecto puede ser transmitida a los antisociales. Lo más probable es que eso desencadene una reacción violenta contra el cautivo.

Una vez consumado el robo del vehículo, la persona debe acudir a las autoridades lo antes posible y formular la denuncia correspondiente. En la medida en que pasa el tiempo sin hacer la denuncia, muchos detalles importantes son omitidos por distintos factores, algunos de ellos asociados al llamado “estrés postraumático”.

La denuncia sirve para que los cuerpos policiales estén en alerta sobre la existencia en las vías de un vehículo de procedencia ilegal. Esto además salvará al legítimo propietario de la unidad de cualquier responsabilidad por delitos cometidos con posterioridad al momento en que acudió ante las autoridades.

---

47) Modalidad de robo agravado en el que la víctima es trasladada hasta los cajeros automáticos de los bancos en los que posee cuentas, con la finalidad de obtener la mayor cantidad posible de dinero.

## Cómo restarle oportunidades al delincuente

Los robos y los hurtos de vehículos deben ser reportados a la policía judicial,<sup>48</sup> ya sea en la Dirección Nacional de Vehículos, en las delegaciones o subdelegaciones estatales. Es conveniente que el propietario lleve una copia del documento de propiedad o algún otro documento que confirme la legítima posesión del vehículo. Igualmente, algún documento de identificación.

El propietario no debe esperar a que lo contacten para inicial alguna negociación con los antisociales. Ellos intentarán hacerle creer que son “profesionales” del delito, que devolverán el auto luego del pago de una cantidad convenida. Nada de eso es cierto. Con esa actitud solo se incrementa el riesgo de doble victimización.

Simultáneamente, el propietario del vehículo debe pensar en métodos para reducción del daño ocasionado por el robo. Debe repasar mentalmente en todos los objetos que quedaron en posesión de los antisociales. Reportar y desactivar todos los instrumentos financieros que tenía en su billetera o maletín, cambiar las claves de acceso a todos los servicios bancarios vía internet e informar a las operadoras telefónicas sobre la pérdida por robo de sus aparatos.

Cualquier dilación u omisión en los momentos posteriores al robo de su vehículo puede representar un incremento de las pérdidas.

Es posible que luego del robo la víctima atraviere momentos de desasosiego, pérdidas de sueño o apetito, e incluso que entre en situaciones de aislamiento. Para evitar estos traumas así como otros daños colaterales se aconseja buscar asesoría de psicólogos o psiquiatras.

La víctima no debe descartar que el vehículo sea recuperado por las autoridades. Por lo tanto, conviene que periódicamente revise los listados correspondientes que divulgan tanto el Ministerio Público como CICPC y algunas policías preventivas. Si su auto, motocicleta o camión aparece allí deberá cumplir con los siguientes pasos:

---

48) En Distrito Capital, el Ministerio Público también activó tres oficinas para recibir denuncias sobre estos delitos.

1. Acudir a la oficina de CICPC donde formuló la denuncia. Allí sabrá cuál fiscalía tiene el caso.
2. El Ministerio Público y CICPC coordinarán las experticias necesarias para constatar que el vehículo recuperado es el que reclama la persona. A tal efecto, el propietario podrá servir como correo especial entre ambas instituciones, con la finalidad de agilizar el trámite. Todas las actuaciones de ambos organismos son gratuitas.
3. Tener a mano original y copia del título de propiedad. Si no es posible, se debe solicitar ante el Instituto Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre un certificado de datos. Para ello bastará con presentar la denuncia hecha ante la policía y la cédula de identidad laminada, si el vehículo está a nombre de una persona natural, y si está registrado como activo de una empresa deberá presentar el contrato de compra venta certificado por la notaría donde fue firmado.

Hasta 2013 el proceso de entrega de vehículos recuperados tardaba excesivamente y dependía más de las conexiones y recursos de la víctima que de la voluntad de las instituciones para hacer justicia. En mayo de ese año, sin embargo, se activaron una serie de mecanismos que han agilizado los trámites.

### **El dilema de la póliza**

En Venezuela, todo conductor debería tener el vehículo amparado por una póliza de responsabilidad civil, es decir, que cubra los daños ocasionados a terceros durante un accidente. Este es un mandato legal. Además, debe poseer una póliza contra todo riesgo durante el tiempo en que el propietario esté pagando el crédito bancario para la adquisición del vehículo.

El dilema se plantea después, cuando el crédito ya fue pagado y hay que decidir si se extiende la cobertura más allá del mínimo necesario.

## Cómo restarle oportunidades al delincuente

Este tema no tiene que ver estrictamente con la prevención al robo o hurto del vehículo, sino con la recuperación de los costos una vez ocurrido el delito.

Pineda<sup>49</sup> recomienda tener siempre una póliza contra todo riesgo. Pero estas consideraciones generalmente están influidas por el momento económico del país. Cuando la inflación es baja, resulta rentable pagar el seguro. Pero en tiempos de escaladas constantes de precios, el beneficio de retorno no será tan alto. Los usuarios perciben que se pueden lograr niveles de protección invirtiendo los montos de renovación de las pólizas en dispositivos que dificulten aún más el robo o el hurto del bien, o que faciliten su localización si cae en manos de antisociales.<sup>50</sup> Desde luego, aquí no se toman en cuenta las otras eventualidades que pueden cubrir estas pólizas (choques, pérdidas por catástrofes naturales o pobladas, etc.).

Una alternativa que se encuentra es invertir parte del dinero destinado a la “protección del vehículo” en una póliza de responsabilidad social y pérdida por accidente. Simultáneamente se puede utilizar parte de estos recursos en la adquisición de algún sistema de rastreo satelital.

Otra alternativa que está en boga es el blindaje de los vehículos.

### Como en una caja fuerte

En septiembre de 2011, un conductor se vio frente a frente con un grupo de secuestradores en la avenida que pasa justo frente al parque Los Chorros. Era las 8:30 pm del domingo 11. De inmediato, el conductor hizo una maniobra evasiva y huyó. Al llegar a su vivienda se percató de que su camioneta tenía 16 impactos de proyectiles. De no haber tenido un blindaje, con seguridad habría muerto.

---

49) Op cit. 2001.

50) Los costos de renovación de pólizas de seguros para autos aumentaron en promedio 50% en 2015 con respecto al año anterior. Ver: [http://bit.ly/odo\\_car50](http://bit.ly/odo_car50)

Este ejemplo sacado de un reporte policial pone en evidencia la utilidad de los blindajes para vehículos.

En realidad, los blindajes no están destinados a proteger el vehículo sino las personas que van en ellos. Esto se hace colocando en las puertas, pisos y cristales una combinación de materiales como acero y tejidos con resistencia balística capaces de impedir el paso de distintos tipos de proyectiles, desde los convencionales utilizados por los revólveres y pistolas en las ciudades hasta otros con mayores poderes de penetración, utilizados por ametralladoras y ciertos fusiles.

Los blindajes también deben cubrir a los cauchos y ciertas partes como el radiador y la batería, pues de ser afectados por los disparos el vehículo tendría que detenerse.

Todo blindaje representa un peso adicional para el vehículo. La información suministrada por la firma Armormax<sup>51</sup> indica que la instalación más sencilla pesa 136 kilogramos, mientras que la más compleja pesa 544 kilos.

Existen en el mercado 6 niveles de blindajes para vehículos. Debido a las características de peso y rigidez, no todos los vehículos admiten cualquier tipo de blindajes. En todo caso, el proveedor le dará al cliente las alternativas de que disponga para su vehículo, y éste escogerá basado en su evaluación de riesgos. La pregunta clave aquí es: ¿de qué quiero protegerme?

Los blindajes más seleccionados son los de nivel III (9 mm, .38 spc, .44 magnum y .357 magnum) y IV (7.62mm x 33 y 7.62mm x 39).

Las motocicletas no disponen de dispositivos antibalas. Pero los motociclistas cuentan con chalecos y morrales dotados con tejidos y láminas de protección balística nivel III.

---

51) Lea más datos en la página web de armormax.com (en inglés): [http://bit.ly/odo\\_car51](http://bit.ly/odo_car51)



## **Conclusión: un ejercicio de alerta permanente**

La disminución de los robos y hurtos de vehículos no es un asunto que se pueda abordar exclusivamente con leyes penales. La experiencia venezolana lo demuestra. En trece años se hicieron dos legislaciones especiales al respecto que esencialmente diversificaban los tipos delictivos y hacían más prolongadas las penas de prisión para los que incurrieran en esta actividad ilegal.

Simultáneamente, en las calles se incrementaron la violencia y el número de casos. La explicación al aumento sostenido en el número de denuncias pareciera estar vinculada a las condiciones del mercado automotor venezolano. En economías abiertas como la de EEUU, según el Departamento de Transporte de ese país, los delincuentes logran cuadruplicar el valor del vehículo mediante la venta de sus piezas en el mercado negro local, sin tomar en cuenta la posibilidad de la exportación de los vehículos robados, especialmente las camionetas y autos de “alta gama”. Por lo tanto, en mercados altamente regu-



Vea este video  
en youtube:  
[http://bit.ly/odo\\_car52](http://bit.ly/odo_car52)

lados como el venezolano, signados por una creciente escasez, el precio de las piezas debe estar en permanente aumento. La expectativa de tan altas ganancias hace que el endurecimiento de las penas sea inútil.

La presión para suplir al mercado con piezas y repuestos de origen ilegal ha puesto en peligro incluso aquellos vehículos que anteriormente eran despreciados por los delincuentes. Las unidades con más de 25 años así como las de origen chino (comercializadas a través del programa Venezuela Productiva) también son apetecidas en la actualidad. Esto implica que la noción de riesgo se difunda entre todos los estratos sociales. Especialmente en aquellos con los menores ingresos, donde la adquisición de una motocicleta representa un importante esfuerzo. Quizá esta sea la razón por la que ocurren tantos homicidios asociados al robo de estos vehículos. Negar esta situación impide que se genere un debate informado para la búsqueda de soluciones. Nuevamente, salen perdiendo las personas que menos recursos tienen para reforzar los mecanismos de protección de sus vehículos y destinar espacios para su resguardo.

El crecimiento sostenido en la frecuencia de los robos y hurtos de vehículos en Venezuela sugiere la existencia de numerosas redes destinadas a la captación, despiece y comercialización de partes. Como ocurre en otras actividades de delito organizado, estas redes se nutren de “proveedores externos”, es decir, delincuentes que buscan una ganancia rápida suministrando motos, autos y camiones a estructuras permanentes, que poseen alianzas establecidas con líneas de comercialización ilegal. Los allanamientos y cierres a los desguazaderos de vehículos, llamados popularmente chiveras, restaron fachadas legales a estas organizaciones, pero no tuvieron mayor impacto en la estadística general de casos conocidos de robos y hurtos de vehículos.

La data sobre el robo y hurto de vehículos debe ser divulgada sin restricciones, con la mayor prontitud posible. Este es un importante mecanismo para llevar el pulso a estos delitos y adoptar las contramedidas necesarias. No hay ninguna disposición constitucional ni legal que lo impida. Sólo un temor a que la data sea utilizada para

## Conclusión: un ejercicio de alerta permanente

descalificar o favorecer a una determinada parcialidad política. Pero tal y como están las cosas todos salimos perdiendo. Está visto que el Estado no es capaz de resguardar las vidas y mucho menos las propiedades de los ciudadanos. Por lo menos, debería facilitar las herramientas para evitar la victimización. La primera de ellas es la información. Mientras tanto, las aseguradoras organizadas podrían facilitar alguna información sobre las marcas, modelos y lugares donde se están produciendo los robos o hurtos con pérdida total. En este sentido hay un campo fértil para el trabajo de investigación.

Los robos y hurtos de vehículos son mayoritariamente delitos de oportunidad, es decir, se producen gracias a una permanente conjunción entre posibles víctimas y numerosos victimarios en condiciones de entorno ideales, aunque cambiantes según sea la localidad donde ocurran. Llama la atención, por ejemplo, que dos de las tres parroquias del Distrito Capital con las mayores frecuencias de denuncias (Sucre y Petare) sean a la vez las más densamente pobladas de la urbe. Esto hace presumir una escasez de espacios adecuados para el resguardo de los vehículos, y por ende un grado importante de exposición que facilita la victimización. Estas parroquias son también las que presentan las mayores tasas de homicidios.

La prevención situacional a los robos y hurtos de vehículos (así como a otros delitos y faltas graves) no está reñida con la organización ciudadana. Puede ser perfectamente complementaria y producir resultados tangibles en plazos razonables. Para eso se requiere una expresión clara de voluntad por parte de los ciudadanos, que en fin de cuentas son los primeros afectados. Debe ser además sostenida en el tiempo. Esto comporta ciertos costos, que disminuyen en la medida en que se suman voluntades.

Un componente vital de la prevención situacional es la generación de rutinas que alejen a los individuos de la victimización. No se trata aquí de culpar a las víctimas por algo que ya de por sí es bastante problemático y doloroso. Pero de tantas experiencias es necesario extraer aprendizajes. El vecino y su comunidad deben entender que

ningún plan de prevención situacional será efectivo si sus propios actores contribuyen a la generación de las condiciones para el crimen, por acción u omisión. Las “buenas prácticas” deben estar en constantes vigilancia y evaluación. No sólo para que mantengan su efectividad, sino también para determinar la necesidad de medidas complementarias. La seguridad es una condición. Su esencia es el cambio. Hoy la tenemos, mañana no. Está en el ciudadano hacer todo lo posible para que permanezca.

## Bibliografía

- ARTEAGA S., A. (1995). **“Derecho Penal Venezolano.”** Caracas: Paredes Editores.
- AVILA, A. (2012). **“La frontera caliente entre Colombia y Venezuela.”** Bogotá: Random House Mondadori.
- CLARKE, R. (1997). **“Situational Crime Prevention.”** New York: Harrow and Heston.
- GAYRAUD, J.-F. (2007). **“El G9 de las mafias del mundo.”** (A. R. García, Trad.) Barcelona: Urano.
- IGLESIAS, M. I. (2014). **“Capítulo final.”** Caracas: Ediciones B.
- KELLING, G. y. (1996). **“No más ventanas rotas. Cómo restaurar el orden y reducir la delincuencia en nuestras comunidades.”** (H. I. Uranga, Trad.) México DF: Instituto Cultural Ludwig Von Misses.
- PINEDA, H. (2001). **“Ante la inseguridad, protéjase. Contrarreste al delincuente urbano, rural y fronterizo.”** Caracas: Italgráfica.
- COMISIÓN PRESIDENCIAL PARA EL CONTROL DE ARMAS, MUNICIONES Y DESARME (2011). **“Sentido e impacto del uso de armas de fuego en Venezuela.”** Caracas. Presidencia de la República.
- GOBERNACION DEL ESTADO ZULIA (S/F). **“Guía de prevención del delito.”** Maracaibo (S/E)
- RATLEDGE, M. W. (1982). **“Hot Cars! An Inside Look at the Auto Theft Industry.”** Boulder, Colorado: Paladin.
- RAY, A. y. (2014). **“Carta de navegación para una organización segura.”** Caracas: Italgráfica.
- ROEMER, A. (2001). **“Economía del crimen.”** México DF: Limusa.
- SAMENOW, S. (1984). **“Inside the Criminal Mind.”** New York: Random House.
- SCHNEIER, B. (2003). **“Beyond Fear. Thinking Sensibly About Security in an Uncertain World.”** New York: Copernicus.
- TABLANTE, C. y. (2013). **“Estado delincuente. Cómo actúa la delincuencia organizada en Venezuela.”** Caracas: Cyngular Asesoría 357.
- TARRE, M. (2005). **“Para vivir seguros.”** Caracas: Alfadil.
- US DEPARTMENT OF TRANSPORTATION (2013). **“Vehicle Theft Prevention. What Consumers Should Know.”** Washington DC.



**Javier Ignacio Mayorca Ramos**

Licenciado en Comunicación Social de la Universidad Central de Venezuela y especialista en criminalística del Instituto Universitario de Policía Científica.

Desde 1993 es periodista de investigación y redactor del diario El Nacional en las áreas de seguridad ciudadana, defensa y sucesos. Fue editor del portal web Segured.com; Jefe de la División de Servicios Informativos del gobierno del Estado Miranda e investigador del Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales, Ildis. Ha realizado cursos de manejo de herramientas web 2.0, periodismo digital, corresponsal de guerra y lavado de dinero y prevención del tráfico de drogas. Es miembro honorario del Observatorio del Delito Organizado en Venezuela y miembro por Venezuela del Observatorio del Crimen Organizado para América Latina y el Caribe.

Obtuvo el Premio Nacional de Periodismo en 1997 y el Premio Antonio Arráiz en ese mismo año.

#### Publicaciones:

- **Fumigación y conflicto.** Colaboración. Tercer Mundo Editores. Bogotá, 1995.
- **El Secuestro y la Toma de Rehenes. ¿Una nueva realidad?** Coautor y editor. Editorial CEVI. Caracas, 2002.
- **Terrorismo, ensayos para el debate.** Coautor y editor. Fundación En Cambio. Caracas, 2006.
- **Venezuela: consecuencias del aislamiento en la lucha contra el tráfico de drogas.** Ildis. Caracas, 2009.
- **Delincuencia organizada y poder político en Venezuela.** Ildis. Caracas, 2010.
- **Las FARC en Venezuela. Un huésped incómodo.** Ildis. Caracas, 2010.
- **Análisis estadístico delictivo.** Coautor. Fundación Paz Activa. Caracas, 2011.
- **Herencia de una guerra. Consecuencias de las conversaciones de La Habana sobre la criminalidad venezolana.** Ildis. Caracas, 2013.
- **1er Informe del Observatorio de Delito Organizado en Venezuela.** Coautor. Paz Activa, Caracas, 2015.

**Observatorio de Delito Organizado en Venezuela**  
Colección Monografías Visibilizando el Delito Organizado

Temas publicados:

---

**Cómo afecta la delincuencia organizada al ciudadano.** Marcos Tarre Briceño

*Delitos, dimensión, impacto y prevención.*

*Microtráfico, secuestro virtual y prevención.*

**Manual de prevención al robo y hurto de vehículos.**

**El caso Venezuela.** Javier Ignacio Mayorca

**Materiales de sangre.** Fernando Fernandez

*La extracción, tráfico y contrabando de materiales estratégicos (oro, diamantes, coltán y gasolina) en Venezuela.*

*Su impacto en otros países de América Latina.*

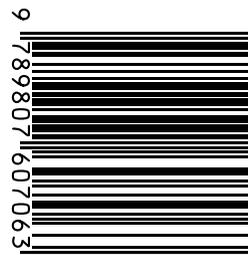
**Secuestro extorsivo convencional y secuestro exprés:**

**Delitos latinoamericanos.** Marcos Tarre Briceño

En el año 2012 nace el Observatorio de Delito Organizado, creado por la Asociación Civil Paz Activa con el apoyo de la Unión Europea. A partir de esa fecha Paz Activa ha realizado un conjunto de acciones: estudios de percepción, informes, sitio web, talleres, conversatorios, publicaciones y el Ier Seminario Internacional sobre el Delito Organizado en las Américas y su impacto en Venezuela.

Igualmente se inició la colección de **Monografías Visibilizando el Delito Organizado** con el propósito de dar a conocer cómo las diferentes modalidades de Delincuencia Organizada afectan al ciudadano de nuestro continente. El segundo título de la colección es el **Manual de Prevención al robo y hurto de vehículos. El caso Venezuela**, una investigación de Javier Ignacio Mayorca, en la que se ahonda, tomando como referencia la situación de ese país, en un problema de dimensión internacional.

En Paz Activa estamos convencidos que desde la sociedad civil se puede brindar apoyo en el análisis y vigilancia del fenómeno del delito organizado, realizando aportes que puedan resultar valiosos para el Estado, la sociedad y el ciudadano, así como para las instituciones que deben desarrollar las políticas públicas correspondientes.



[observatoriodot.org.ve](http://observatoriodot.org.ve)

@observatoriodot