Verdad y Derecho
Revista Arbitrada de Ciencias Jurídicas y Sociales
Vol. 5(especial4), 110-121, 2026
DOI: https://doi.org/10.62574/980nwp60

Incidencia del robo y hurto de motocicletas en la Zona 1 de Ecuador, 2014-2024: estudio descriptivo de denuncias

Incidence of motorcycle robbery and theft in Zone 1 of Ecuador, 2014-2024: A descriptive study of crime reports

Rita Azucena Díaz-Vásquez
ui.ritadiaz@uniandes.edu.ec
Universidad Regional Autónoma de los Andes, Ambato, Tungurahua, Ecuador
https://orcid.org/0000-0003-4183-6974

Andrés Roberto León-Yacelga
ui.andresleon@uniandes.edu.ec
Universidad Regional Autónoma de los Andes, Ambato, Tungurahua, Ecuador
https://orcid.org/0000-0002-8901-4593

Diego Paúl Palma-Rivera
us.diegopalma@uniandes.edu.ec
Universidad Regional Autónoma de los Andes, Ambato, Tungurahua, Ecuador
https://orcid.org/0000-0002-7684-7721

RESUMEN

El artículo describió la incidencia de la sustracción de motocicletas en la Zona 1 de Ecuador, integrada por Carchi, Esmeraldas, Imbabura y Sucumbíos, entre 2014 y 2024. Un estudio descriptivo cuantitativo analizó los registros de denuncias del indicador policial de robo a motos, complementado con el análisis del Código Orgánico Integral Penal y entrevistas a dos agentes fiscales de Ibarra. Se registraron 8.229 víctimas; el máximo anual se alcanzó en 2023, con 1.656 casos, tras una reducción en 2020, y en 2024 los casos disminuyeron un 28 %. Cinco cantones concentraron el 86 % de los hechos, el 75 % ocurrió en zonas urbanas, el 82,8 % de las víctimas fueron hombres y la mayor frecuencia se dio entre las 19h00 y las 21h00 y de viernes a domingo. Se concluye que el fenómeno está concentrado en el espacio y el tiempo, lo que favorece estrategias focalizadas de prevención.
Descriptores: delincuencia; seguridad pública; estadística. (Fuente: Tesauro UNESCO).

ABSTRACT

The article described the incidence of motorcycle theft in Zone 1 of Ecuador, made up of Carchi, Esmeraldas, Imbabura and Sucumbíos, between 2014 and 2024. A descriptive quantitative study analysed crime report records from the police indicator for motorcycle robbery, complemented by an analysis of the Comprehensive Organic Criminal Code and interviews with two prosecutors in Ibarra. A total of 8,229 victims were recorded; the annual maximum was reached in 2023, with 1,656 cases, after a decrease in 2020, and in 2024 cases fell by 28%. Five cantons accounted for 86% of the events, 75% occurred in urban areas, 82.8% of the victims were men, and the highest frequency occurred between 7 and 9 p.m. and from Friday to Sunday. It is concluded that the phenomenon is concentrated in space and time, which favours targeted prevention strategies.
Descriptors: delinquency; public safety; statistics. (Source: UNESCO Thesaurus).

Recibido: 02/09/2026. Revisado: 04/09/2026. Aprobado: 04/10/2026. Publicado: 20/10/2026.
Sección artículos de investigación

INTRODUCCIÓN

La sustracción de motocicletas es un delito contra la propiedad con efectos que van más allá de la pérdida patrimonial de las víctimas. Las motocicletas sustraídas pueden desmantelarse para vender sus piezas, alterarse para ocultar su origen o utilizarse en la comisión de otros delitos, y su identificación posterior plantea dificultades técnicas, como la de determinar si un motor instalado pertenece originalmente al vehículo (Rodríguez Jiménez et al., 2024). Por ello, su análisis interesa tanto al derecho penal como a la criminología y a la gestión de la seguridad ciudadana.

La literatura criminológica ha mostrado que los delitos contra vehículos no se distribuyen al azar en el territorio. En el Valle del Cauca, en Colombia, el hurto de motocicletas presentó un patrón regional que dependía de la proximidad entre municipios y de la red vial que los conecta (Ramírez Duque et al., 2017), y en la Ciudad de México el robo de vehículos se concentró en pocas delegaciones y se asoció con el uso de suelo no residencial y la densidad de población (Sánchez Salinas y Fuentes Flores, 2016). Estos hallazgos coinciden con la llamada ley de concentración del delito, según la cual una proporción pequeña de lugares concentra una proporción alta de los hechos (Amemiya y Ohyama, 2019).

En Ecuador, el contexto de seguridad cambió de manera significativa en los últimos años. La tasa de homicidios, que había descendido hasta 2018, volvió a aumentar desde 2019, en relación con factores como la pobreza, el empleo informal y el crimen organizado (Pozo Peralta, 2024). La Zona 1 de planificación, integrada por las provincias de Carchi, Esmeraldas, Imbabura y Sucumbíos, limita con Colombia, y su frontera ha estado históricamente

expuesta al narcotráfico y a otras formas de criminalidad transnacional (Pinzón Arana, 2019; Rivera Vélez, 2004). En Carchi, además, la economía de frontera incluye formas de contrabando de combustibles y gas asociadas a desigualdades estructurales y a controles aduaneros, policiales y militares que generan inseguridad en la población (Donoso Moreno, 2017).

El objetivo del artículo es describir la incidencia de la sustracción de motocicletas en la Zona 1 de Ecuador entre 2014 y 2024, según su evolución temporal, distribución territorial, modalidad, características de las víctimas y franjas horarias, y relacionarla con el marco jurídico penal aplicable.

MARCO REFERENCIAL TEÓRICO

Robo y hurto en el Código Orgánico Integral Penal

El Código Orgánico Integral Penal distingue dos tipos penales que en el lenguaje común suelen confundirse. El robo, previsto en el artículo 189, sanciona a la persona que mediante amenazas o violencias sustraiga o se apodere de cosa mueble ajena, sea que la violencia tenga lugar antes del acto para facilitarlo, en el momento de cometerlo o después para procurar impunidad, con pena privativa de libertad de cinco a siete años; cuando el robo se produce únicamente con fuerza en las cosas, la pena es de tres a cinco años. El hurto, previsto en el artículo 196, sanciona el apoderamiento ilegítimo de cosa mueble ajena sin violencia, amenaza o intimidación en la persona ni fuerza en las cosas, con una pena menor (Asamblea Nacional, 2014).

La distinción es relevante para el análisis estadístico. El indicador policial de robo a motos agrupa hechos que, desde el punto de vista jurídico, pueden corresponder a uno u otro tipo penal, por lo que las cifras policiales no equivalen a las de delitos de robo en sentido estricto. En este artículo se

utiliza la expresión «sustracción de motocicletas» para referirse al conjunto de hechos registrados por el indicador, y se reservan los términos robo y hurto para su sentido jurídico.

La Constitución de la República asigna al Estado el deber de garantizar la seguridad humana mediante políticas y acciones integradas para asegurar la convivencia pacífica, promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y la comisión de infracciones y delitos (Asamblea Constituyente, 2008, art. 393). La prevención de delitos contra la propiedad forma parte de ese mandato.

Oportunidad delictiva y concentración espacial y temporal

Las teorías de la oportunidad explican el delito a partir de la convergencia en el tiempo y el espacio de un infractor motivado, un objetivo adecuado y la ausencia de vigilancia eficaz. La discusión reciente sobre si la oportunidad depende de la percepción del infractor o es un rasgo objetivo de la situación ha concluido que ambas perspectivas cumplen funciones distintas: la subjetiva explica cómo se explotan las oportunidades y la objetiva, cómo se crean (Eck et al., 2026). La experiencia estadounidense muestra que las mejoras en la seguridad de los vehículos redujeron de manera sostenida su sustracción, sobre todo al reducir las oportunidades disponibles para los jóvenes (Dixon y Farrell, 2020).

Los factores asociados a la sustracción varían según el tipo de vehículo. En una ciudad china, el hurto de motocicletas se concentró en áreas suburbanas y se asoció con paradas de autobús, comercios, menor nivel educativo e ingresos bajos, a diferencia del hurto de bicicletas, concentrado en el centro urbano (Liu et al., 2025). Las restricciones de movilidad durante la pandemia de COVID-19 ofrecieron, a su vez, un experimento natural: en

45 ciudades de cinco continentes, los confinamientos más estrictos se asociaron con descensos mayores del robo, el robo con fuerza en domicilios y la sustracción de vehículos (Trajtenberg et al., 2024).

Por último, la calidad de los datos condiciona el análisis. En América Latina, la debilidad de los datos sobre victimización y delito limita la formulación de políticas de prevención basadas en evidencia (Arbach y Grijalva-Eternod, 2026), y las cifras de denuncias excluyen los hechos no denunciados, la denominada cifra negra.

MÉTODO

La investigación tuvo un enfoque cuantitativo, con diseño no experimental, longitudinal retrospectivo y alcance descriptivo, complementado con un componente cualitativo. No se trata de una revisión sistemática ni de un metaanálisis, sino de un análisis descriptivo de registros administrativos.

La fuente principal fueron los registros de denuncias del indicador de robo a motos de la Policía Nacional del Ecuador para la Zona 1, correspondientes al período 2014-2024, obtenidos a través del sistema de análisis de información policial David 20.i2. Las variables analizadas fueron el año, la provincia, el cantón, la modalidad registrada, el tipo de área, el sexo de la víctima, la hora y el día de la semana. Se calcularon frecuencias absolutas y relativas. Los registros no permitieron calcular tasas por 100.000 habitantes por cantón ni series anuales completas por provincia, por lo que los resultados se expresan en frecuencias y proporciones.

El componente cualitativo consistió en entrevistas semiestructuradas a dos agentes fiscales de la ciudad de Ibarra, seleccionados de forma intencional por su función en la recepción de denuncias. Sus respuestas se emplearon para interpretar los datos y no como evidencia generalizable. El análisis

normativo se centró en los artículos 189 y 196 del Código Orgánico Integral Penal.

RESULTADOS

Evolución temporal

Entre 2014 y 2024 se registraron en la Zona 1 denuncias de sustracción de motocicletas que involucraron a 8.229 víctimas. Entre 2014 y 2019 los casos se mantuvieron relativamente estables. En 2020 se registró una reducción, que coincide con las restricciones de movilidad por la pandemia. A partir de 2021, los casos volvieron al nivel de 2019 y aumentaron hasta alcanzar el máximo del período en 2023, con 1.656 casos. En 2024, los casos disminuyeron un 28 % respecto del año anterior, aunque se mantuvieron en niveles altos.

Distribución territorial

El análisis por cantones mostró una alta concentración: cinco cantones reunieron el 86 % de los hechos del período, dos en Esmeraldas, dos en Sucumbíos y uno en Imbabura. En Carchi, el cantón Tulcán ocupó el undécimo lugar y aportó el 1,13 % de los hechos de la zona. El análisis de densidad mostró que las denuncias se concentraron en las cabeceras cantonales y en las principales ciudades de cada provincia.

Modalidad, área, víctimas y franjas horarias

La Tabla 1 resume las características de los hechos registrados. Según la clasificación policial, el 54 % de los casos se registró bajo la modalidad de hurto y el 45 % bajo la de asalto. El 75 % de los hechos ocurrió en áreas urbanas, y en el 6 % de las denuncias no se registró el tipo de área. De las 8.229 víctimas, 6.815 fueron hombres (82,8 %) y 1.414 mujeres (17,2 %). La

franja horaria con mayor incidencia fue la comprendida entre las 19h00 y las 21h00, y los días con más casos fueron viernes, sábado y domingo.

Tabla 1. *Características de la sustracción de motocicletas en la Zona 1, 2014-2024.*

Variable	Resultado
Víctimas registradas	8.229
Año con más casos	2023 (1.656 casos)
Variación 2023-2024	Reducción del 28 %
Concentración territorial	5 cantones con el 86 % de los hechos (2 en Esmeraldas, 2 en Sucumbíos, 1 en Imbabura)
Modalidad según la clasificación policial	Hurto, 54 %; asalto, 45 %
Tipo de área	Urbana, 75 %; sin registro, 6 %
Sexo de la víctima	Hombres, 6.815 (82,8 %); mujeres, 1.414 (17,2 %)
Franja horaria de mayor incidencia	19h00 a 21h00
Días de mayor incidencia	Viernes, sábado y domingo

Nota. Elaboración propia (2026) a partir de los registros de denuncias del indicador de robo a motos de la Policía Nacional del Ecuador, sistema David 20.i2.

La clasificación policial no coincide con la tipificación penal. Los hechos registrados como asalto, en los que media violencia o amenaza contra la víctima, corresponden en principio al robo del artículo 189, mientras que los registrados como hurto pueden corresponder al hurto del artículo 196 o al robo con fuerza en las cosas, según las circunstancias. La calificación jurídica definitiva depende de la investigación fiscal de cada caso.

Percepción de los agentes fiscales

Los fiscales entrevistados identificaron como factores que facilitan la sustracción la falta de dispositivos antirrobo, el estacionamiento en lugares no seguros y la rapidez con que las motocicletas pueden desmantelarse para vender sus piezas. Señalaron como estrategias policiales los operativos focalizados en zonas de alta incidencia, los controles vehiculares y las campañas para promover la denuncia, y consideraron que el delito incrementa la percepción de inseguridad, en especial en las áreas urbanas.

DISCUSIÓN

Los resultados muestran que la sustracción de motocicletas en la Zona 1 se concentra en pocos cantones, en áreas urbanas, en una franja horaria nocturna temprana y en los fines de semana. Esta concentración es coherente con la ley de concentración del delito (Amemiya y Ohyama, 2019) y con los estudios latinoamericanos que encontraron patrones espaciales definidos en el hurto de motocicletas y el robo de vehículos (Ramírez Duque et al., 2017; Sánchez Salinas y Fuentes Flores, 2016). La identificación de esos patrones permite orientar los recursos de prevención hacia los lugares y momentos de mayor riesgo.

La reducción observada en 2020 y el aumento posterior son consistentes con la evidencia internacional sobre los efectos de los confinamientos en la sustracción de vehículos (Trajtenberg et al., 2024). El aumento entre 2021 y 2023 coincide con el deterioro general de la seguridad en el país (Pozo Peralta, 2024), aunque los datos disponibles no permiten establecer una relación causal entre ambos fenómenos. La posición fronteriza de la Zona 1, expuesta a dinámicas de criminalidad transnacional (Pinzón Arana, 2019), podría incidir en la circulación de vehículos sustraídos, hipótesis que requiere investigación específica.

Los factores mencionados por los fiscales, como la ausencia de dispositivos antirrobo y el estacionamiento en lugares inseguros, corresponden a los elementos de oportunidad descritos por la criminología (Eck et al., 2026). La experiencia de otros países muestra que las mejoras en la seguridad de los vehículos pueden reducir de forma duradera su sustracción (Dixon y Farrell, 2020), y que los factores asociados a la sustracción de motocicletas difieren de los de otros vehículos, por lo que requieren estrategias propias (Liu et al., 2025). La facilidad para desmantelar o alterar las motocicletas,

que dificulta su identificación posterior (Rodríguez Jiménez et al., 2024), sugiere la utilidad de controles sobre la comercialización de piezas y la receptación.

Desde el punto de vista jurídico, la coexistencia en un mismo indicador de hechos que corresponden a robo y a hurto limita la utilidad de las estadísticas para la política criminal, porque ambos tipos penales tienen penas y elementos distintos (Asamblea Nacional, 2014). Una desagregación de las cifras según la tipificación penal permitiría evaluar mejor la respuesta del sistema de justicia.

El estudio tiene limitaciones. Los datos corresponden a denuncias y no incluyen los hechos no denunciados, cuya magnitud se desconoce (Arbach y Grijalva-Eternod, 2026). No fue posible calcular tasas por población ni presentar la serie anual completa por provincia, y la fuente de datos es un sistema policial de uso interno, por lo que los resultados deben contrastarse con estadísticas oficiales publicadas. Las entrevistas recogen la opinión de solo dos fiscales.

CONCLUSIONES

Entre 2014 y 2024, la sustracción de motocicletas en la Zona 1 de Ecuador involucró a 8.229 víctimas, con una reducción en 2020, un máximo en 2023 y un descenso del 28 % en 2024. El fenómeno se concentró en cinco cantones, en áreas urbanas, entre las 19h00 y las 21h00 y de viernes a domingo, y la mayoría de las víctimas fueron hombres.

El indicador policial agrupa hechos que corresponden a dos tipos penales distintos, el robo y el hurto, por lo que se recomienda desagregar las estadísticas según la tipificación del Código Orgánico Integral Penal y

mejorar el registro de las denuncias, en particular del tipo de área donde ocurre el hecho.

La concentración espacial y temporal del fenómeno favorece estrategias focalizadas de prevención situacional, como la vigilancia en los lugares y horarios de mayor incidencia, la promoción de dispositivos antirrobo y el control de la comercialización de piezas. Futuras investigaciones deberían calcular tasas por población, incorporar encuestas de victimización y analizar la relación entre la sustracción de motocicletas y otros delitos.

FINANCIAMIENTO

No monetario.

CONFLICTO DE INTERÉS

No existe conflicto de interés con personas o instituciones ligadas a la investigación.

AGRADECIMIENTOS

A la Universidad Regional Autónoma de los Andes (UNIANDES), por el apoyo brindado al desarrollo de esta investigación.

REFERENCIAS

Amemiya, M., y Ohyama, T. (2019). Toward a test of the "Law of Crime Concentration" in Japanese cities: A geographical crime analysis in Tokyo and Osaka. *Crime Science, 8*(1), 1–6. https://doi.org/10.1186/s40163-019-0106-z

Arbach, K., y Grijalva-Eternod, A. E. (2026). Experiencias de los adolescentes con el delito y la violencia [Adolescents' experiences with crime and violence]. *Revista Española de Investigación Criminológica, 23*(2). https://doi.org/10.46381/reic.v23i2.1060

Asamblea Constituyente. (2008). *Constitución de la República del Ecuador* [Constitution of the Republic of Ecuador]. Registro Oficial 449, 20 de octubre de 2008.

Asamblea Nacional. (2014). *Código Orgánico Integral Penal* [Comprehensive Organic Criminal Code]. Registro Oficial Suplemento 180, 10 de febrero de 2014.

Dixon, A., y Farrell, G. (2020). Age-period-cohort effects in half a century of motor vehicle theft in the United States. *Crime Science, 9*(1), 1–17. https://doi.org/10.1186/s40163-020-00126-5

Donoso Moreno, C. (2017). Mujeres, inequidad y contrabando en las fronteras ecuatorianas [Women, inequality and smuggling on Ecuador's borders]. *Estado & Comunes, 2*(5). https://doi.org/10.37228/estado_comunes.v2.n5.2017.55

Eck, J. E., Linning, S. J., y Bowers, K. (2026). Creation and exploitation in crime opportunity: How 62 ideas help tackle a 50-year-old problem. *Crime Science, 15*(1). https://doi.org/10.1186/s40163-026-00279-9

Liu, L., Liu, H., Long, D., y Huang, X. (2025). Revealing the differences in bicycle theft and motorcycle theft: Spatial patterns and contributing factors. *Humanities and Social Sciences Communications, 12*(1), 1–11. https://doi.org/10.1057/s41599-025-04507-6

Pinzón Arana, F. (2019). Colombia y Ecuador: lineamientos estratégicos contemporáneos para la seguridad ambiental fronteriza [Colombia and Ecuador: Contemporary strategic guidelines for border environmental security]. *Estudios en Seguridad y Defensa, 14*(28). https://doi.org/10.25062/1900-8325.286

Pozo Peralta, J. X. (2024). El aumento de la violencia en Ecuador: análisis de las variables socioeconómicas y su relación con la tasa de homicidios [The rise of violence in Ecuador: An analysis of socioeconomic variables and their relationship with the homicide rate]. *Revista de Cultura de Paz, 7*. https://doi.org/10.58508/cultpaz.v7.182

Ramírez Duque, K. V., Castro Marín, J., López Flórez, Y., y Ocampo España, J. F. (2017). Factores geográficos que influyeron en la concentración del hurto de motocicletas en diez estaciones policiales del Valle del Cauca, entre el 2010 y el 2015 [Geographic factors that influenced the concentration of motorcycle theft in ten police stations of Valle del Cauca, 2010-2015]. *Revista Criminalidad, 59*(2), 9–31. https://doi.org/10.47741/17943108.82

Rivera Vélez, F. (2004). Las formas de una guerra amorfa: drogas, democracia y derechos humanos en Ecuador [The forms of an amorphous war: Drugs, democracy and human rights in Ecuador]. *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, (20). https://doi.org/10.17141/iconos.20.2004.57

Rodríguez Jiménez, J. M., Canorea Ruiz, M. Á., y Plaza Quesada, A. (2024). Detección de alteración de motores ubicados en motocicletas [Detection of engine alteration in motorcycles]. *Ciencia Policial*, (183), 15–41. https://doi.org/10.14201/cp.32162

Sánchez Salinas, O. A., y Fuentes Flores, C. M. (2016). El robo de vehículos y su relación espacial con el contexto sociodemográfico en tres delegaciones centrales de la Ciudad de México (2010) [Vehicle theft and its spatial relationship with the sociodemographic context in three central boroughs of Mexico City (2010)]. *Investigaciones Geográficas*, (89), 107–120. https://doi.org/10.14350/rig.48763

Trajtenberg, N., Fossati, S., Diaz, C., Nivette, A. E., Aguilar, R., Ahven, A., Andrade, L., Amram, S., Ariel, B., Arosemena Burbano, M. J., Astolfi, R., Baier, D., Bark, H.-M., Beijers, J. E. H., Bergman, M., Borges, D., Breetzke, G., Cano, I., Concha Eastman, I. A., . . . Eisner, M. P. (2024). The heterogeneous effects of COVID-19 lockdowns on crime across the world. *Crime Science, 13*(1), 1–12. https://doi.org/10.1186/s40163-024-00220-y

Derechos de autor: 2026 Por los autores. Este artículo es de acceso abierto y distribuido según los términos y condiciones de la licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0)
https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/