



ESPE
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD Y DEFENSA

CARRERA LICENCIATURA EN CIENCIAS NAVALES

**TESIS PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE LICENCIADO EN
CIENCIAS NAVALES**

AUTOR

ALEX GEOVANNY SILVA VELARDE

TEMA

**LA SEGURIDAD DE LOS PESCADORES ARTESANALES Y LA
INTERVENCIÓN DEL CUERPO DE GUARDACOSTAS PARA
CONTRARRESTAR LOS ACTOS DELINCUENCIALES EN LA
PARROQUIA DE SANTA ROSA, EN LA CIUDAD DE SALINAS, PROVINCIA
DE SANTA ELENA.**

DIRECTOR

TNNV-SU. ALEXANDER CANSING MUÑOZ

SALINAS, DICIEMBRE 2014

CERTIFICACIÓN

Certifico que el presente trabajo realizado por el estudiante Alex Geovanny Silva Velarde, cumple con las normas metodológicas establecidas por la Universidad de la Fuerzas Armadas – ESPE, y se ha desarrollado bajo mi supervisión, observando el rigor académico y científico que la Institución demanda para trabajos de titulación, por lo cual autorizo se proceda con el trámite legal correspondiente.

Salinas, 08 de Diciembre del 2014

Atentamente

TNNV-SU. Alexander Cansing Muñoz
Director de Tesis

DECLARACIÓN EXPRESA

El suscrito, Alex Geovanny Silva Velarde, declaro por mis propios y personales derechos, con relación a la responsabilidad de los contenidos teóricos y resultados procesados, que han sido presentados en formato impreso y digital en la presente investigación, cuyo título es: “La Seguridad de los Pescadores Artesanales y la Intervención del Cuerpo de Guardacostas para Contrarrestar los Actos Delincuenciales en la Parroquia de Santa Rosa, en la Ciudad de Salinas, Provincia de Santa Elena”, son de mi autoría exclusiva, que la propiedad intelectual de los autores consultados, ha sido respetada en su totalidad y, que el patrimonio intelectual de este trabajo le corresponde a la Universidad de la Fuerzas Armadas - ESPE.

Alex Geovanny Silva Velarde
Autor

AUTORIZACIÓN

Yo, Alex Geovanny Silva Velarde

Autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas - ESPE, la publicación en la biblioteca de la institución de la Tesis titulada: **“La Seguridad de los Pescadores Artesanales y la Intervención del Cuerpo de Guardacostas para Contrarrestar los Actos Delincuenciales en la Parroquia de Santa Rosa, en la Ciudad de Salinas, Provincia de Santa Elena”**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Salinas, a los 08 días del mes de Diciembre del año 2014

Alex Geovanny Silva Velarde
Autor

DEDICATORIA

Todo el esfuerzo, trabajo y dedicación realizado en este proyecto quiero dedicárselo a mi familia, a mis padres, por ser el pilar fundamental en la obtención de este logro tan importante para mi vida profesional, a mis hermanos por su ejemplo y consejos que me llevaron a ser perseverante en mis ideales que ahora se ven reflejados en la obtención de este título.

A mis hermanos Omar y Roberto los cuales siempre han estado presente durante la trayectoria de mi vida, por el apoyo incondicional que me han brindado y el apoyo para alcanzar la convicción de cumplir con mis objetivos.

Alex Geovanny Silva Velarde

AGRADECIMIENTO

Agradezco a mi Dios, mi señor Jehová por darme toda la fuerza necesaria para poder avanzar durante estos 4 años en la Escuela Superior Naval, todo lo podemos en Cristo que nos fortalece y manteniendo presente en mi mente:

Jehová es mi pastor; nada me faltará. En lugares de delicados pastos me hará descansar; junto a aguas de reposo me pastoreará. Confortará mi alma; me guiará por sendas de justicia por amor de su nombre. Aunque ande en valles de sombra de muerte no temeré alguno, tu vara y tu cayado me infundirán aliento. Aderezas mesa delante de mí en presencia de mis angustiadores; unges mi cabeza con aceite; mi copa está rebosando. Ciertamente el bien y la misericordia me seguirán todos los días de mi vida, y en la casa de Jehová moraré por largos días.

Salmo 23:1-6

Gracias a la Escuela Superior Naval por convertirse en mi segundo hogar, y a los guardiamarinas por convertirse en mis hermanos durante los buenos y malos momentos de nuestra etapa de formación para llegar a ser Oficiales de Marina

Agradezco la ayuda brindada por el Sr. TNNV-SU Cansing Alexander, mi tutor de tesis, para el desarrollo y culminación de esta propuesta de grado y un profundo agradecimiento para la Msc. Karina Bajaña, quien ha sido mi guía y tutora de accidental, a través de su conocimiento y experiencia para poder realizar el desarrollo de mi tesis de grado.

Alex Geovanny Silva Velarde

ÍNDICE DE CONTENIDO

PORTADA EXTERNA	
PORTADA INTERNA	I
CERTIFICACIÓN	II
DECLARACIÓN EXPRESA	III
AUTORIZACIÓN	IV
DEDICATORIA	V
AGRADECIMIENTO	VI
ÍNDICE GENERAL	VII
ÍNDICE DE FIGURAS	XI
ÍNDICE DE CUADROS	XI
ÍNDICE DE GRÁFICOS	XII
ÍNDICE DE ANEXOS	XIII
RESUMEN	XIV
ABSTRACT	XV
 CAPÍTULO I	
 PROBLEMA SITUACIONAL DE ROBOS DE EMBARCACIONES Y	
MOTORES FUERA DE BORDA A PESCADORES ARTESANALES EN EL	
PUERTO DE SANTA ROSA.	1
1. ANTECEDENTES	1
2. JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA	2
3. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	2
4. OBJETIVOS	3
4.1. OBJETIVO GENERAL	3
4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	3
5. HIPÓTESIS Y VARIABLES	3
5.1. HIPÓTESIS	3

5.2. VARIABLES	3
6. DELIMITACIÓN	4
7. FACTIBILIDAD	5
CAPÍTULO II	
FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.....	6
2.1. DEFINICIONES DE LA FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	6
2.2. CONVENIO DEL MINISTERIO DE AGRICULTURA, GANADERÍA, ACUACULTURA Y PESCA (MAGAP) CON EL BANCO NACIONAL DE FOMENTO (BNF)	8
3. MARCO JURÍDICO DEL ECUADOR EN LOS QUE SE BASA COGUAR PARA EL CUMPLIMIENTO DE SUS FUNCIONES.....	9
3.1. CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR	9
3.2. MARCO LEGAL CONSTITUCIONAL DE LA ARMADA DEL ECUADOR.....	10
3.3. REGLAMENTO A LA LEY DE PESCA Y DESARROLLO PESQUERO	11
3.4. COMISIÓN DE CODIFICACIÓN Y LEGISLACIÓN 2005 SOBRE LA ACTIVIDAD PESQUERA.....	11
4. INTERVENCIÓN DEL CUERPO DE GUARDACOSTAS A TRAVÉS DEL MARCO JURÍDICO DEL ECUADOR	12
4.1. CÓDIGO DE POLICÍA MARÍTIMO	12
4.2. AUTORIDAD DE POLICÍA MARÍTIMA (CONCEPTO ESTRATÉGICO MILITAR 2014-2017).....	14
4.3. CÓDIGO PENAL DEL ECUADOR.....	15
5. PLAN DE SEGURIDAD INTEGRAL Y PROTECCIÓN DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS DE LA ARMADA DEL ECUADOR.....	15
6. FUNCIONES DEL COMANDO DE GUARDACOSTAS (COGUAR)	16
7. FUNCIONES DE LA CAPITANÍA DE SALINAS.....	17

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN.....	19
3. SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR PESQUERO ARTESANAL DEL ECUADOR Y LOS PESCADORES ARTESANALES DEL PUERTO SANTA ROSA	19
3.1. SECTOR PRODUCTIVO DE LA PESCA ARTESANAL EN EL ECUADOR.....	19
3.2. SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR PESQUERO ARTESANAL DE SANTA ROSA	20
4. INVESTIGACIÓN BÁSICA O FUNDAMENTAL.....	20
5. INVESTIGACIÓN CUANTITATIVA	21
6. POBLACIÓN Y MUESTRA.....	21
6.1. POBLACIÓN	21
6.2. MUESTRA	23
7. MÉTODOS UTILIZADOS.....	24
7.1. MÉTODOS TEÓRICOS	24
7.2. MÉTODO EMPÍRICO	24
7.2.2. ENCUESTA	27
7.2.3. LA ENTREVISTA.....	32
8. PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE DATOS.....	35
8.1. ESTADÍSTICAS DE EMBARCACIONES Y MOTORES ROBADOS 2009-2014.....	35
8.2. PROCESAMIENTO DE LAS ESTADÍSTICAS DE ASALTOS Y ROBOS A PESCADORES ARTESANALES DEL PUERTO DE SANTA ROSA 2014.....	43
9. INTERVENCIÓN DEL CUERPO DE GUARDACOSTAS Y LA CAPITANÍA DE SALINAS.....	44
9.1. CAPITANÍA DE SALINAS (CAPSAL)	45
9.2. ESTACIÓN GUARDACOSTAS FIJA DE SALINAS	46
9.3. CARACTERÍSTICAS DE LAS UNIDADES DE LA ESTACIÓN FIJA	47

9.4. CONTROL DE EMBARCACIONES TIPO ARTESANALES EN SANTA ELENA	48
9.5. RESULTADOS DEL PROCESO DE MATRICULACIÓN	49
10. RESULTADO DE LA COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS.....	50

CAPÍTULO IV

PROPUESTA DE UN SISTEMA DE PUNTOS DE CONTROL

MARÍTIMO PARA EL INGRESO Y SALIDA DEL PUERTO DE SANTA ROSA PARA EMBARCACIONES ARTESANALES MENORES A 10 TRB, PARA EL MEJORAMIENTO DE SU SEGURIDAD EN LA MAR.....	51
4.1. JUSTIFICACIÓN	51
4.1.1. UBICACIÓN DE LOS PUNTOS DE CONTROL MARÍTIMO	52
4.1.2. CONTROL Y REGISTRO DE LAS ZONAS DE PESCA DENTRO DEL TERRITORIO MARÍTIMO ECUATORIANO A TRAVÉS DE LOS PUNTOS DE CONTROL MARÍTIMO Y EL COMANDO DE OPERACIONES GUARDACOSTAS	53
4.1.3. TRABAJO EN CONJUNTO POR PARTE DE LAS UNIDADES DE CONTROL MARÍTIMO EN EL PUERTO DE SANTA ROSA, LA CAPITANÍA DE SALINAS Y EL COMANDO DE OPERACIONES GUARDACOSTAS (COG)	55
4.1.4. ACCIÓN DEL CUERPO DE GUARDACOSTAS EN BASE A LAS DENUNCIAS DE ASALTOS O ROBOS A EMBARCACIONES ARTESANALES	56
4.2. OBJETO DE ESTUDIO.....	57
4.3. ASPECTOS TÉCNICOS OPERATIVOS DE LA PROPUESTA ..	58
4.3.1. HORARIOS DE LOS PATRULLAJES	58
4.3.2. ASPECTOS TÉCNICOS DE LA UNIDAD	59
4.3.3. PERSONAL REQUERIDO PARA LAS UNIDADES GUARDACOSTAS PARA LOS PUNTOS DE CONTROL MARÍTIMO	59
4.3.4. COSTOS DE LOS PATRULLAJES EN LOS PUNTOS DE CONTROL MARÍTIMO.....	60
CONCLUSIONES	62

RECOMENDACIONES.....	63
BIBLIOGRAFÍA	64
ANEXOS.....	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.1 MAPA SATELITAL DE LA PARROQUIA SANTA ROSA	4
Figura 2.1 FRONTERA MARÍTIMA ENTRE EL ECUADOR Y PERÚ	13
Figura 2.2 JURISDICCIÓN DE LA CAPITANÍA DE SALINAS Y RETENES NAVALES	18
Figura 3.1 ZONAS DE ASALTOS/ROBOS DE LAS DENUNCIAS DEL AÑO 2013.....	39
Figura 3.2 ZONAS DE ASALTOS/ROBOS DE LAS DENUNCIAS DEL AÑO 2013 II.....	40
Figura 3.3 ZONAS DONDE SE DEBERÍAN REALIZAR MAYORES PATRULLAJES DEL COMANDO DE GUARDACOSTAS	42
Figura 3.4 INSTALACIONES DE LA CAPITANÍA DE SALINAS	45
Figura 3.5 LANCHA GUARDACOSTA TIPO INTERCEPTORA.....	47
Figura 3.6 UNIDAD GUARDACOSTAS TIPO ALBATROS 830.....	48
Figura 3.7 MATRICULACIÓN GRATUITA DE EMBARCACIONES	49
Figura 4.1 DISTANCIA A TIERRA DE LAS UNIDADES GUARDACOSTAS DE LOS PUNTOS DE CONTROL MARÍTIMO	52
Figura 4.2 MONITOREO DE EMBARCACIONES ECUATORIANAS (01/10/2014, 11H00).....	54

ÍNDICE DE CUADROS

Tabla 1.1 DATOS ESTADÍSTICOS DE ROBO DE MOTORES.....	1
Tabla 3.1 VALOR DE LA VARIABLE DE CONFIANZA K.....	23
Tabla 3.2 RESULTADO DE LA PRIMERA PREGUNTA DE LA ENCUESTA	27

Tabla 3.3 RESULTADO DE LA SEGUNDA PREGUNTA DE LA ENCUESTA	28
Tabla 3.4 RESULTADO DE LA TERCERA PREGUNTA DE LA ENCUESTA	29
Tabla 3.5 RESULTADO DE LA CUARTA PREGUNTA DE LA ENCUESTA	30
Tabla 3.6 RESULTADO DE LA QUINTA PREGUNTA DE LA ENCUESTA	31
Tabla 3.7 CUADRO COMPARATIVO DE LOS ASALTOS Y ROBOS DE MOTORES 2009-2013	36
Tabla 3.8 TABLA DE RESULTADOS DEL ANÁLISIS COMPARATIVO DEL AÑO 2009-2013.....	37
Tabla 3.9 RESULTADOS DE LA MATRICULACIÓN MASIVA EN SANTA ELENA.....	49
Tabla 4.1 CONSUMO DE COMBUSTIBLE DE LAS UNIDADES GUARDACOSTAS.....	60
Tabla 4.2 CONSUMO DE COMBUSTIBLE DE UNIDADES GUARDACOSTAS SALINAS.....	61

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Grafico 1.1 ESTADÍSTICAS DE ROBO DE MOTORES	2
Grafico3.1 RESULTADO DE LA PRIMERA PREGUNTA DE LA ENCUESTA	27
Grafico 3.2 RESULTADO DE LA SEGUNDA PREGUNTA DE LA ENCUESTA	28
Grafico 3.3 RESULTADO DE LA TERCERA PREGUNTA DE LA ENCUESTA	29
Grafico 3.4 RESULTADO DE LA CUARTA PREGUNTA DE LA ENCUESTA	30
Grafico 3.5 RESULTADO DE LA CUARTA PREGUNTA DE LA ENCUESTA	31
Grafico 3.6 GRÁFICO DE ROBO DE MOTORES 2009-2013.....	37
Grafico 3.7 DENUNCIAS DEL AÑO 2014.....	43

ÍNDICE DE ANEXOS

- ANEXO A.-** FORMATO DE DENUNCIA DE ASALTO/ROBO ¡Error! Marcador no definido.
- ANEXO B.-** ENCUESTA DIRIGIDA A LOS PESCADORES ARTESANALES DEL PUERTO DE SANTA ROSA..... ¡Error! Marcador no definido.
- ANEXO C.-** ENTREVISTA REALIZADA AL PRESIDENTE DE LA COOPERATIVA DE PESCADORES ARTESANALES DE SANTA ROSA ¡Error! Marcador no definido.
- ANEXO D.-** ENTREVISTA REALIZADA AL SR. ALFG-GC HERMENEGILDO FRANCISCO..... ¡Error! Marcador no definido.
- ANEXO E.-** REGISTRO DE MOTORES ROBADOS 2013 ¡Error! Marcador no definido.
- ANEXO F.-** PLAN DE MATRICULACIÓN MASIVA, CRONOGRAMA MODIFICADO, MAYO 28/2014 HASTA JULIO 13/2014 ¡Error! Marcador no definido.
- ANEXO G.-** DIARIO “EL TELÉGRAFO”, LA PESCA ARTESANAL..... ¡Error! Marcador no definido.
- ANEXO H.-** DIARIO “EL TELÉGRAFO”, LÍMITES MARÍTIMOS ENTRE ECUADOR-PERU..... ¡Error! Marcador no definido.
- ANEXO I.-** CONVEMAR ¡Error! Marcador no definido.
- ANEXO J.-** MAGAP, ENTREGA DE MOTORES A PESCADORES ARTESANALES QUE SUFRIERON DE ROBOS EN ALTA MAR .. ¡Error! Marcador no definido.
- ANEXO K.-** CÓDIGO DE POLICÍA MARÍTIMO.. ¡Error! Marcador no definido.

RESUMEN

El Puerto de Santa Rosa pertenece a la parroquia Salinas, provincia de Santa Elena, la Bahía de Santa Rosa es, por lo tanto, un puerto pesquero tradicional y artesanal que presenta un atractivo comercio marítimo permanente durante todo el año, una comunidad dedicada a la pesca artesanal la mayor parte del tiempo. Durante los últimos años han ido aumentando las denuncias de robo de motores registradas en la Capitanía de Salinas, siendo solo un porcentaje de todos los robos de motores.

El presente trabajo de investigación abarca el empleo en conjunto de dos tópicos importantes como lo es la seguridad de los pescadores artesanales y la intervención del Cuerpo de Guardacostas; visto que los patrullajes que realiza el Cuerpo de Guardacostas con relación a las zonas de peligro y, las zonas donde se hace atención de llamadas de emergencia no ha abarcado la efectividad esperada, las zonas de riesgo de actos delincuenciales son variadas, ocasionando que los pescadores artesanales puedan ser asaltados a pocas millas saliendo del Puerto de Santa Rosa siendo propensos al robo de sus motores y embarcaciones, al ser amedrentados con armas de fuego y disparos hasta que detengan la embarcación.

PALABRAS CLAVE: SANTA ROSA, ASALTOS, ROBO DE MOTORES, PESCADORES ARTESANALES, COMANDO DE GUARDACOSTAS.

ABSTRACT

The Port of Santa Rosa belongs to the Salinas parish, Santa Elena Province, the Bay of Santa Rosa is; therefore, a traditional and artisanal fishing port which has an attractive permanent maritime trade throughout the year, a community dedicated to fishing craft much time. In recent years there have been increasing reports of theft registered Captaincy Salinas engines, and only a percentage of all robberies of engines; by not recording complaints from those affected by lack of credibility in the recovery of its engines to make the complaint on the Captaincy of Salinas.

The present investigation covers employment together two important topics such as the safety of artisanal fishermen and Coast Guard intervention; It has seen that the patrols conducted by the Coast Guard regarding the danger zones and areas where emergency calls attention has not covered the expected effectiveness, risk areas of criminal acts are varied, causing fishermen craft can be attacked a few miles from the Port of Santa Rosa being prone to theft of their engines and boats, being intimidated with guns and shooting until they stop the boat.

KEYWORDS: SANTA ROSA, ROBBERY OF MOTORS, HANDMADE FISHERMEN, COMMAND OF COAST GUARD.

INTRODUCCIÓN

Los pescadores artesanales de Santa Rosa sufren constantes actos de delincuencia a través de asaltos y robos, despojándolos de sus embarcaciones y motores fuera de borda. Los hombres salen diariamente a su faena de pesca artesanal, sin embargo los mejores recursos pesqueros se encuentran en áreas alejadas del Puerto de Santa Rosa, alejándose hasta 120 millas náuticas con su arte de pesca; propiciando una situación de peligro a sus embarcaciones y motores fuera de borda al no encontrarse dentro del mar territorial Ecuatoriano o al sur del Límite Político Internacional con el Perú.

La parroquia urbana de Santa Rosa forma parte de la cabecera cantonal de Salinas en la Provincia de Santa Elena, posee unos 3500 habitantes aproximadamente que se dedican a la pesca artesanal y su comercialización en el mismo puerto y, durante los primeros meses del año cambian su actividad comercial al comercio artesanal y turismo.

Uno de los tantos métodos de robo a los pescadores artesanales hoy en día, es denominado "Línea cruzada" esta modalidad es utilizada por los delincuentes para confundirse entre los pescadores. Salen en las embarcaciones pesqueras confundiéndose con los trabajadores y aplican la 'línea cruzada', es decir, que los delincuentes van en sentido contrario a los artesanos y, al pasar junto a ellos, ven qué motor tienen, luego avanzan, dan la vuelta y asaltan a todos los trabajadores. Diario "El Telégrafo", 2014.

En el presente trabajo de investigación se presenta un estudio a los problemas encontrados por los actos delincuenciales como robo de embarcaciones y motores fuera de borda, que sufren los pescadores artesanales; con el objetivo de diagnosticar su seguridad, analizar las detenciones que realiza el Cuerpo de Guardacostas y evaluar la intervención que realizan ante estos actos delincuenciales.

CAPITULO I

PROBLEMA SITUACIONAL DE ROBOS DE EMBARCACIONES Y MOTORES FUERA DE BORDA A PESCADORES ARTESANALES EN EL PUERTO DE SANTA ROSA.

1. ANTECEDENTES

Salinas se encuentra ubicado a 144 Km de la ciudad de Guayaquil, en el extremo más saliente de la costa del Pacífico Sur, formando parte de la provincia de Santa Elena, en la zona conocida como “Puntilla de Santa Elena”.

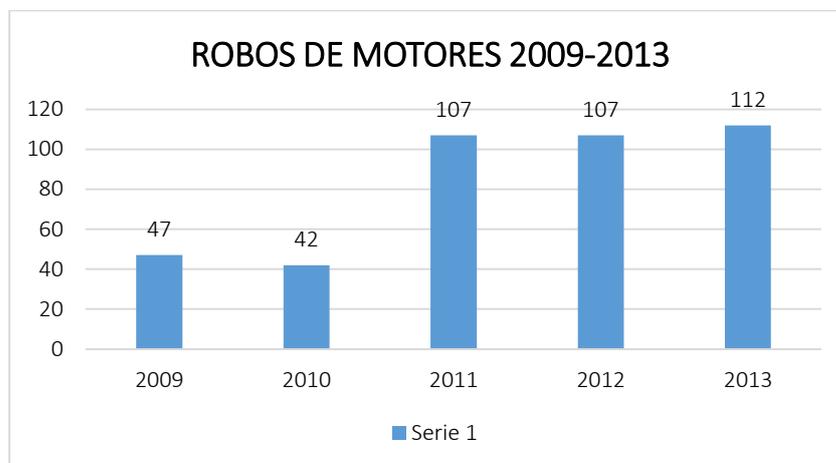
El Puerto pesquero de Santa Rosa es de gran movimiento económico debido a las toneladas de recursos pesqueros que se comercializan en el puerto, y contrastando paralelamente con este desarrollo; graves problemas de actos delincuenciales. Actualmente es conocido como uno de los puertos con mayor índice delincencial en cuanto a robo de motores e inseguridad.

Los pescadores artesanales de Santa Rosa según los datos estadísticos de la Capitanía de Salinas, del 2014 han registrado las siguientes denuncias durante los últimos años, desde el año 2009 hasta el año 2013:

Tabla 1.1 DATOS ESTADÍSTICOS DE ROBO DE MOTORES

DENUNCIAS DE ROBO DE MOTORES	
<i>AÑO</i>	NÚMERO DE DENUNCIAS
<i>2009</i>	47
<i>2010</i>	42
<i>2011</i>	107
<i>2012</i>	107
<i>2013</i>	112

Fuente: Capitanía de Salinas
Elaborado por: Alex Silva V.

Grafico 1.1 ESTADÍSTICAS DE ROBO DE MOTORES

Fuente: Capitanía de Salinas

Elaborado por: Alex Silva V.

En la Tabla 1.1 y en la Gráfica 1.1, se puede observar que en el año 2010 hubo una poca disminución en el número de denuncias en comparación con el año 2009, mientras que en el año 2011 tuvo más del doble de denuncias que en el año 2011, denotando así un mayor incremento en la delincuencia en la mar aumentando a 107 denuncias, actos delincuenciales que se mantuvieron constantes a lo largo del año 2012 y aumentaron en el año 2013.

2. JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

El desconocimiento parcial o total de los pescadores artesanales con respecto a las normas de seguridad ante el robo y asalto de embarcaciones y motores fuera de borda durante sus periodos de faena, han provocado que la población pesquera sea propensa a estos actos delincuenciales y paralelamente a situaciones riesgosas. Es importante realizar un estudio que determine la eficiencia del Cuerpo de Guardacostas en el momento de combatir los actos delincuenciales y contrarrestar la inseguridad durante sus faenas cotidianas, con la finalidad de mejorar la seguridad de los pescadores artesanales de Santa Rosa.

3. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

¿Cómo influye la intervención del Cuerpo de Guardacostas en la seguridad de los pescadores artesanales en la disminución de actos

delincuencias como el robo de embarcaciones y sus motores en la Parroquia de Santa Rosa?

4. OBJETIVOS

4.1. OBJETIVO GENERAL

Realizar un estudio sobre la intervención del Cuerpo de Guardacostas para contrarrestar los actos delincuenciales de robo de embarcaciones y motores fuera de borda, durante las faenas cotidianas que realizan los pescadores de Santa Rosa de la provincia de Santa Elena.

4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Diagnosticar la seguridad actual de los pescadores artesanales durante sus faenas cotidianas ante el robo de sus embarcaciones y motores fuera de borda.
- Analizar las zonas o áreas de pesca donde se frecuentan los asaltos y robos a pescadores artesanales.
- Elaborar la propuesta de implementación de los puntos de control marítimo en el puerto de Santa Rosa.

5. HIPÓTESIS Y VARIABLES

5.1. HIPÓTESIS

Con la intervención del Cuerpo de Guardacostas para contrarrestar los actos delincuenciales en altamar, ayudara a precautelar la seguridad de los pescadores artesanales del Puerto de Santa Rosa durante sus faenas cotidianas.

5.2. VARIABLES

5.2.1. INDEPENDIENTE

La intervención del Cuerpo de Guardacostas para contrarrestar actos delincuenciales.

5.2.2. DEPENDIENTE

La seguridad de los pescadores artesanales, de sus embarcaciones y motores fuera de borda, durante sus faenas cotidianas.

6. DELIMITACIÓN

El proyecto de investigación se realizó con los registros y estadísticas de la Capitanía de Salinas y el Reten Naval de Santa Rosa, sobre las denuncias y detenciones que se encuentran registrados en los últimos años. Dentro de ese marco se consideró los datos obtenidos a través de encuestas en el Puerto de Santa Rosa y entrevistas a Señores Oficiales que laboren en la Estación Fija de Salinas y la Capitanía.



Figura 1.1 MAPA SATELITAL DE LA PARROQUIA SANTA ROSA

Fuente: Comando de Operaciones Guardacostas

Elaborado por: Alex Silva V.

En la Figura 1.1, podemos observar la ubicación de Santa Rosa lugar donde se realizó el presente proyecto de tesis con respecto a la provincia de Santa Elena. El Puerto de Santa Rosa se encuentra ubicado dentro de la parroquia en su costa cuyos límites son:

- Norte: El Océano Pacífico
- Oeste: El Océano Pacifico
- Este: La Libertad y Santa Elena
- Sur: Salinas.

7. FACTIBILIDAD

En la realización del proyecto, como talento humano se solicitó el apoyo del personal del Cuerpo de Guardacostas de la Capitanía y la Estación Fija de Salinas, además de los pescadores artesanales del Puerto de Santa Rosa. Los materiales a emplearse en la ejecución de este proyecto fueron una computadora portátil para analizar y procesar la información de la Capitanía, así como las encuestas realizadas a los pescadores artesanales.

Dentro de los recursos financieros se utilizó gastos mínimos al solo representar gastos por movilización entre la Escuela Superior Naval y la Capitanía de Salinas así como al Puerto de Santa Rosa.

Estos recursos fueron disponibles durante la ejecución del proyecto, así como las fuentes de información al ser registros estadísticos de la Capitanía.

CAPÍTULO II

FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

La seguridad actual de los pescadores artesanales durante sus faenas cotidianas ante el robo de sus embarcaciones y motores fuera de borda, hace referencia a las zonas o áreas de pesca donde se frecuentan los actos delincuenciales, los cuales son las causas para la intervención eficiente del Cuerpo de Guardacostas durante sus patrullajes.

2.1. DEFINICIONES DE LA FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

Para una mejor empleo de términos y sus definiciones sobre los temas de Seguridad Humana y los derechos del mar, se hace referencia a las que se encuentran redactadas en la Convención de las Naciones Unidas Sobre Derecho del Mar, CONVEMAR o también denominada constitución de los océanos, las cuales en sus diferentes artículos; se enmarcan dentro de algunas términos que se utilizan al referirse a actos delincuenciales como robo de embarcaciones y motores dentro del territorio ecuatoriano.

La Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar Forma parte de la legislación nacional luego de su publicación en el Registro Oficial 857. La CONVEMAR en algunos de sus artículos redacta lo siguiente:

2.1.1. PIRATERÍA

Según el artículo 101 de la CONVEMAR, constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

- a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos: i) Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos; ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;

- b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;
- c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado i) o en el apartado ii) o facilitarlos intencionalmente.

2.1.2. BUQUE O AERONAVE PIRATA

Según el artículo 103 de la CONVEMAR, se consideran buque o aeronave pirata los destinados por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran a cometer cualquiera de los actos a que se refiere el artículo 101. Se consideran también piratas los buques o aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos mientras se encuentren bajo el mando de las personas culpables de esos actos.

2.1.3. ABORDAJE

Según el Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual Guillermo Cabanellas, el abordaje se caracteriza por la aproximación de una nave a otra con el propósito de apresarla o apoderarse de todo o parte de su contenido.

2.1.4. PESCA ARTESANAL

En LA COMISION DE LEGISLACION Y CODIFICACION, 2005, en sus artículos encontramos algunas definiciones enmarcadas a la realización del Proyecto de Tesis:

Art. 21.- La pesca puede ser:

Artesanal, cuando la realizan pescadores independientes u organizados en cooperativas o asociaciones, que hacen de la pesca su medio habitual de vida o la destinan a su consumo doméstico, utilizando artes manuales menores y pequeñas embarcaciones.

2.1.5. ROBO

Según el Código Orgánico Integral Penal Ecuatoriano vigente desde el 10 de febrero del 2014, en su Art. 189.- La persona que mediante amenazas o violencias sustraiga o se apodere de cosa mueble ajena, sea que la violencia tenga lugar antes del acto para facilitarlo, en el momento de cometerlo o después de cometido para procurar impunidad, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a siete años.

- Cuando el robo se produce únicamente con fuerza en las cosas, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años.
- Si a consecuencia del robo se ocasiona la muerte, la pena privativa de libertad será de veintidós a veintiséis años.

2.2. CONVENIO DEL MINISTERIO DE AGRICULTURA, GANADERÍA, ACUACULTURA Y PESCA (MAGAP) CON EL BANCO NACIONAL DE FOMENTO (BNF)

De acuerdo a lo que argumentó el Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca, el MAGAP entregó y entregara motores a pescadores artesanales que sufrieron robos en alta mar, a través del financiamiento del Banco Nacional de Fomento (BNF) y el Ministerio de Acuacultura y Pesca, para pescadores artesanales que hayan sufrido el robo de sus motores fuera de borda en alta mar.

A través del proyecto de inversión “Fortalecimiento de las Capacidades de los pescadores artesanales de las regiones Costa y Galápagos”, el Gobierno Nacional subsidia el 70% del valor del motor y el 30% restante será concedido por el Banco Nacional de Fomento, mediante un crédito o en aporte director del pescador.

Para cumplir el convenio, el Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca (MAGAP) transferirá al Banco Nacional de Fomento (BNF), el subsidio del 70% del valor total del motor correspondiente al proyecto de inversión estatal para los motores robados en alta mar. Viceministerio de Acuacultura y Pesca, 2013

El proyecto del MAGAP permite a los pescadores artesanales que hayan sufrido el robo de sus motores, poderlos acceder a un nuevo motor pagando solo el 30% de su valor, dentro de las estadísticas de la Capitanía se encuentran las denuncias de los robos en el lugar donde se efectuaron pero casi en la totalidad de los casos son dentro del territorio marítimo ecuatoriano, para poder acceder al crédito del motor, y no en territorio marítimo peruano donde realmente suceden algunos casos, lugar donde el Cuerpo de Guardacostas considera que se realizan gran número de asaltos y robos a los pescadores artesanales.

3. MARCO JURÍDICO DEL ECUADOR EN LOS QUE SE BASA COGUAR PARA EL CUMPLIMIENTO DE SUS FUNCIONES

3.1. CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

En la Constitución de la República del Ecuador aprobada por la Asamblea Constituyente del 2008), en la sección undécima, seguridad humana:

Art. 393.- El Estado garantizará la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas, para asegurar la convivencia pacífica de las personas, promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y discriminación y la comisión de infracciones y delitos. La planificación y aplicación de estas políticas se encargará a órganos especializados en los diferentes niveles de gobierno.

En la constitución, el Ecuador a través del Cuerpo de Guardacostas, se garantiza seguridad a los pescadores artesanales del Puerto de Santa Rosa ante los principales actos delincuenciales, como robo de embarcaciones y motores, que sufren durante sus faenas cotidianas, y este es el motivo por el cual se realizó el diagnóstico de su seguridad ante estos casos en los capítulos siguientes, así como el análisis de la intervención del cuerpo de guardacostas para salvaguardar la integridad y seguridad humana.

3.2. MARCO LEGAL CONSTITUCIONAL DE LA ARMADA DEL ECUADOR

El marco legal y jurídico que respalda a la Armada del Ecuador para desarrollar las actividades de control marítimo y brindar seguridad tanto interna como externa al territorio ecuatoriano, se encuentra en el art. 158 de la Constitución vigente de la República del Ecuador en el Capítulo tercero, función Ejecutiva, sobre las Fuerzas Armadas y Policía Nacional que textualmente dice:

Art. 158.- Las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional son instituciones de protección de los derechos, libertades y garantías de los ciudadanos. Las Fuerzas Armadas tienen como misión fundamental la defensa de la soberanía y la integridad territorial. La protección interna y el mantenimiento del orden público son funciones privativas del Estado y responsabilidad de la Policía Nacional. Las servidoras y servidores de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional se formarán bajo los fundamentos de la democracia y de los derechos humanos, y respetarán la dignidad y los derechos de las personas sin discriminación alguna y con apego irrestricto al ordenamiento jurídico.

En este artículo podemos observar que las obligaciones de la Armada del Ecuador es precautelar la protección de los derechos, libertades y garantías de los ciudadanos. En el Comando de Guardacostas se ejecuta permanentemente este artículo a través de los patrullajes, control y defensa de nuestro mar territorial, no solo en los diferentes puertos o bahías, sino a nivel nacional.

3.3. REGLAMENTO A LA LEY DE PESCA Y DESARROLLO PESQUERO

Tipo de Norma: Decreto Ejecutivo 3198

Publicación: Registro Oficial 690

Fecha de publicación: 24-oct-2002

Ultima Reforma: 21-feb-2014

Estado: Vigente

Dentro del Decreto Ejecutivo 3198, Registro Oficial 690 del 24 de Octubre del 2002, realizada por el Ex-Presidente Constitucional de la República Gustavo Noboa Bejarano, se hace mención a la ley de pesca y desarrollo pesquero. El Decreto Ejecutivo determina organización por parte de los pescadores artesanales para poder acceder a los beneficios que se otorga en esta ley, así como la instalación de medios que garanticen la calidad de su pesca.

En este Decreto Ejecutivo, se determina que los pescadores artesanales deben estar constituidos en cooperativas de acuerdo al lugar donde se ejerza su trabajo, en el caso de los pescadores artesanales de Santa Rosa, están constituidos en “Cooperativa de Producción de Pesca Artesanal Santa Rosa de Salinas”, con su presidente el Sr. Eduardo Macías.

3.4. COMISIÓN DE CODIFICACIÓN Y LEGISLACIÓN 2005 SOBRE LA ACTIVIDAD PESQUERA

LA COMISION DE LEGISLACION Y CODIFICACION, 2005 redacta en sus articulos:

De la pesca artesanal

Art. 22.- La pesca artesanal está reservada exclusivamente a los pescadores nacionales.

En los artículos anteriormente mencionados, se especifica cuando la pesca es considerada artesanal, la misma que es exclusivamente reservada para pescadores nacionales, dentro de nuestra Zona Económica Exclusiva,

para poder gozar de la asistencia técnica, crediticia y demás beneficios legales correspondientes, conforme se muestra en la Figura 2.2.

4. INTERVENCIÓN DEL CUERPO DE GUARDACOSTAS A TRAVÉS DEL MARCO JURÍDICO DEL ECUADOR

4.1. CÓDIGO DE POLICÍA MARÍTIMO

Tipo de Norma: Codificación 40

Publicación: Registro Oficial Suplemento 1202

Fecha de publicación: 20-ago-1960 **Ultima Reforma:** 11-jul-1980

Estado: Vigente

Art. 4.- Las capitanías de puerto tendrán los siguientes límites geográficos; la Capitanía Menor de Salinas, desde la Punta de Ayampe, por el norte, hasta la Punta Chopoya, por el sur.

En la Figura 2.2, se detallan gráficamente los límites de la Jurisdicción de la Capitanía de Salinas mencionados en el Art. 4, del Código de Policía Marítimo, actualmente vigente por el Cuerpo de Guardacostas.

4.1.1. DE LA JURISDICCIÓN DE LA POLICÍA MARÍTIMA Y DE SU COMPETENCIA

SECCIÓN II

De la jurisdicción de la Policía Marítima y de su competencia

Art. 18.- La jurisdicción de Policía Marítima alcanza, además del mar territorial, de la plataforma o zócalo continental y de las playas del mar, cuya extensión se determina o indica en el Título III del Libro II del Código Civil, a todas las aguas interiores de los golfos, bahías, ensenadas, estrechos y canales de la República, ya se trate de las provincias continentales, ya de las islas adyacentes, ya del Archipiélago de Colón o de Galápagos.

Art. 19.- La jurisdicción naval o marítima se ejerce por los capitanes de puerto, el Jurado de Capitanes y la Corte de Justicia Militar.

En la sección II de la Jurisdicción de la Policía Marítima y de su competencia, se especifica las zonas donde el Cuerpo de Guardacostas garantiza seguridad y protección, además de las aguas interiores.

4.1.2. FRONTERA MARÍTIMA ENTRE EL ECUADOR Y PERÚ, LIMITE DE ZONAS DE PESCA Y JURISDICCIÓN DE LA POLICÍA MARÍTIMA EN EL TERRITORIO ECUATORIANO

Mediante la ratificación de los convenios internacionales en los que se establecen las coordenadas y límites marítimos entre ambas naciones.

El paralelo geográfico **03° 23' 33.96" S** que pasa por Boca de Capones—según se grafica en la Carta Náutica del Ecuador IOA 42 – es el límite marítimo entre el Perú y el Ecuador, de conformidad con el punto IUV de la Declaración sobre la Zona Marítima adoptada en Santiago el 18 de agosto de 1952 y reconocido por el Gobierno peruano ante la Organización de las Naciones Unidas (ONU), conforme a la Figura 2.1, en la cual se detallan los límites marítimos.



Figura 2.1 FRONTERA MARÍTIMA ENTRE EL ECUADOR Y PERÚ

Fuente: Diario "El Telégrafo", 2011

Elaborado por: Alex Silva V.

En la Figura 2.1, se observar el límite marítimo con el Perú y cuando los pescadores artesanales de Santa Rosa salen del puerto a realizar sus faenas cotidianas, estos deciden pasar el territorio marítimo Peruano, lugar donde son vulnerables ante cualquier tipo de caso de Rescate y Salvamento (SAR) en la mar y al no contar con el resguardo y protección de COGUAR.

4.2. AUTORIDAD DE POLICÍA MARÍTIMA (CONCEPTO ESTRATÉGICO MILITAR 2014-2017)

El Sr. VALM. LUIS JARAMILLO ARIAS, Comandante General de Marina, redactó el concepto Estratégico Militar en el año 2013, en el cual argumento lo siguiente:

4.2.1. OBJETIVOS DE LA AUTORIDAD DE LA POLICÍA MARÍTIMA

- 1) Ejercer control efectivo de los espacios acuáticos del territorio nacional y su lecho marino, y contribuir con el control de las actividades del espacio aéreo sobre los espacios marítimos.
- 2) Proteger a la población, los recursos vivos y no vivos, y el patrimonio nacional dentro de la zona de seguridad integral de los espacios acuáticos.
- 3) Controlar la contaminación marino costera y fluvial en la zona de seguridad integral de los espacios acuáticos.
- 4) Asistir a la población en situaciones emergentes, de crisis y desastres naturales en la zona de seguridad integral de los espacios acuáticos.

4.2.2. MISIÓN DE LA AUTORIDAD DE POLICÍA MARÍTIMA

Proteger, controlar y vigilar los espacios marítimos, a través de la ejecución en forma permanente de operaciones de vigilancia, patrullaje y de apoyo a la acción del Estado, para evitar, impedir y/o eliminar las amenazas y/o factores de riesgo, a fin de garantizar la seguridad humana en el mar, la seguridad a la navegación, la protección del medio ambiente marino costero y de los recursos vivos y no vivos en el mar, en el marco de la seguridad

integral, que incluye la seguridad alimentaria, seguridad humana, seguridad económica y seguridad personal para el buen vivir.

4.3. CÓDIGO PENAL DEL ECUADOR

En nuestro actual Código Penal, principal norma punitiva ecuatoriana, no solamente da los principios de acción en cuanto a la parte sustantiva penal sino que abarca la parte enumerativa de las infracciones consideradas como vulneradoras del bien público.

Vigente desde 13 de enero de 1987, y con algunas inclusiones desde entonces como son las **infracciones y delitos ambientales** y las que contemplan actividades como el “**Coyoterismo**” o trata de personas. Estos temas serán tratados en la parte punitiva precisamente.

Aquí se debe señalar que en sus diferentes títulos y secciones **expresan principios** como los del fuero, jurisdicción, competencia, las personas que intervienen en los juicios, al igual que lo pertinente a las excepciones, pruebas, instrumentos públicos y privados, la inspección judicial, y los peritos, disposiciones que en algunos casos en las correspondientes partes de los accidentes y siniestros al igual que en la parte penal marítima. (Pontony Zumárraga Aguinaga, 2012)

En el Código de Policía Marítimo contempla ya la acción específica en las Capitanías de Puerto de los Retenes Navales, que no se contemplaba anteriormente, estos entes son creados por la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos (DIRNEA) en base a las necesidades de cada Capitanía para apoyar su gestión, lo adecuado sería Delegaciones Marítimas, a fin de modificar la concepción militarista de la actividad.

5. PLAN DE SEGURIDAD INTEGRAL Y PROTECCIÓN DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS DE LA ARMADA DEL ECUADOR

El plan de la Armada del Ecuador se enmarca dentro de los siguientes objetivos estratégicos:

- 1) Garantizar la protección de las personas, los recursos vivos y no vivos y al patrimonio nacional, en la zona de seguridad integral de los espacios acuáticos.
- 2) Fortalecer el control de los espacios acuáticos, suelo, subsuelo y lecho marino, del territorio marítimo nacional.
- 3) Incrementar la seguridad de la vida humana en la zona de responsabilidad marítima.

6. FUNCIONES DEL COMANDO DE GUARDACOSTAS (COGUAR)

Su función principal consiste en controlar las actividades marítimas en las aguas jurisdiccionales a fin de contribuir a la protección de la vida humana en el mar, la neutralización de las actividades ilícitas, la preservación del ambiente marino-costero y la seguridad interna y externa del país.

Art. 2.- El Cuerpo de Guardacostas para cumplir con las obligaciones determinadas en el artículo anterior tendrá las funciones y atribuciones siguientes:

- a) Realizar patrullajes en los espacios acuáticos a efectos de controlar que se cumplan con los convenios internacionales y leyes nacionales;
- b) Aprehender a los infractores de las leyes y ponerlos a las órdenes de los jueces y autoridades competentes;
- c) Precautelar la seguridad de la vida humana en el mar, las naves y bienes;
- d) Contribuir en la prevención, control y combate de la contaminación en los espacios acuáticos;
- e) Activar el Plan de Búsqueda y Rescate Marítimo en la zona correspondiente y actuar como coordinadores de dicho plan;
- f) Administrar el Centro de Operaciones de Guardacostas y el sistema de llamadas de emergencia marítima;
- g) Prestar auxilio en los casos de accidentes o siniestros en la navegación;
- h) Aprehender a cualquier persona acusada de haber cometido un delito

cuando se encuentre a bordo de una nave nacional o en los espacios acuáticos y ponerla a órdenes de las autoridades competentes;

i) Efectuar visitas a cualquier nave a fin de verificar las condiciones de seguridad para la navegación o en los casos en que se presuma el cometimiento de actos ilícitos.

Las funciones del Comando de Guardacostas denotan que es un órgano operativo de control marítimo encargado de velar por el cumplimiento de las leyes y reglamentos nacionales y convenios internacionales relacionados con la seguridad de la vida humana en el mar, la actividad marítima, neutralizar las actividades ilícitas como el robo y asalto de motores fuera de borda y embarcaciones, dar protección a los recursos y al medio marino costero, a nivel nacional y para el objeto de estudio del proyecto de tesis se ha enfocado el trabajo de COGUAR en el Puerto de Santa Rosa.

7. FUNCIONES DE LA CAPITANÍA DE SALINAS

Entre las principales funciones de la Capitanía del Puerto de Salinas (CAPSAL), tenemos las siguientes:

- a) Regular y controlar las actividades marítimas fluviales, portuarias y de transporte por agua en el área de su jurisdicción. Siempre de acuerdo al marco legal vigente y las disposiciones emitidas por la DIRNEA.
- b) Ejercer el control y las funciones de policía marítima fluvial en coordinación con el cuerpo de guardacostas.
- c) Participar en actividades relacionadas con la preservación del medio ambiente marino costero. Esto lo hace coordinando con los organismos especializados, según el plan de contingencia zonal.
- d) Hacer cumplir las normas y regulaciones para prevenir y controlar la contaminación del medio ambiente.
- e) Ejecutar el plan de búsqueda y salvamento en el área de su jurisdicción.
- f) Ejercer funciones de control de tráfico marítimo.

- g) Investigar los hechos que pueden dar lugar a infracciones de las leyes, reglamentos y disposiciones de la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos (DIRNEA) y emitir fallo en primera instancia.



Figura 2.2 JURISDICCIÓN DE LA CAPITANÍA DE SALINAS Y RETENES NAVALES

Fuente: Comando de Operaciones Guardacostas

Elaborado por: Alex Silva V.

Como se puede observar en la Figura 2.2, la jurisdicción de la Capitanía de Salinas es desde la latitud **01° 37' 00'' S** hasta la latitud **02° 38' 30.5'' S**, para la cual tiene unidades del Comando de Guardacostas que participan en múltiples operaciones de búsqueda y salvamento marítimo, lo que ha permitido salvar muchas vidas humanas en el mar y rescatar embarcaciones que se encontraban en grave riesgo de zozobrar o hundirse contribuyendo con ello a la seguridad de las actividades marítimas dentro de su jurisdicción.

CAPITULO III

METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

3. SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR PESQUERO ARTESANAL DEL ECUADOR Y LOS PESCADORES ARTESANALES DEL PUERTO SANTA ROSA

Conforme a la información del Sistema Integrado de Gestión Marítima y Portuaria, SIGMAP, se tiene un registro de aproximadamente 13.796 naves pesqueras artesanales menores de 10 TRB (Toneladas de Registro Bruto) a nivel nacional y solo el 50% de ellas a la fecha actual mantiene su matrícula vigente, lo cual dificulta los controles de la Autoridad de Policía Marítima tanto en la vigilancia de la correcta y segura navegación de las embarcaciones, como en lo referente al normal abastecimiento de combustibles; desmejorando el verdadero espíritu de la regularización de los pescadores y sus embarcaciones, que es el de mantener una información veraz y actualizada que sirva como respaldo ante las actividades ilícitas que agobian al mencionado sector.

En el periodo de matriculación que ejecutó Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF) hasta el 13 de agosto del 2014, se actualizó los datos de 5.330 embarcaciones registradas en 16 caletas ubicadas en el perfil costero de Santa Elena, de los cuales: **650 pescadores artesanales registrados en la parroquia Santa Rosa, cantón Salinas, actualizaron sus datos.**

3.1. SECTOR PRODUCTIVO DE LA PESCA ARTESANAL EN EL ECUADOR

Dado su impacto en las rentas nacionales, el gobierno ha buscado formas de mejorar las condiciones de trabajo de los pescadores, a través de infraestructuras, programas de seguridad y planes de cuidado del medio ambiente los cuales ha influido positivamente en la calidad de vida de estos

ecuatorianos, esto afirmaron los voceros de FENACOPEC. (Diario "El Telégrafo", 2014)

La información proporcionada por el Diario "El Telégrafo" permite denotar que constantemente se están creando y ejecutando proyectos para mejorar el sector pesquero artesanal, no solo en cuanto a su seguridad, sino en las condiciones en las cuales realizan su trabajo y su posterior comercialización.

3.2. SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR PESQUERO ARTESANAL DE SANTA ROSA

En la parroquia peninsular Santa Rosa están registradas 650 embarcaciones, con 3.200 pescadores artesanales aproximadamente, pero se estima que las instalaciones del Puerto de Santa Rosa tienen un importante impacto para los evisceradores, vendedores de hielo e incluso para las familias que podrán generar negocios gracias a los locales comerciales dispuestos en el sitio. (Diario "El Telégrafo", 2014)

Las embarcaciones menores a 10 TRB (Toneladas de Registro Bruto) en la comunidad pesquera son de gran importancia para la economía del puerto y sus habitantes, pero en su mayoría no alcanza una posición económica estable por los costos de la realización de las faenas, donde se concentra la mayor población activa del puerto.

4. INVESTIGACIÓN BÁSICA O FUNDAMENTAL

Permitió diagnosticar la seguridad de los pescadores artesanales en sus faenas cotidianas, así como la intervención del Cuerpo de Guardacostas y la Capitanía de Salinas en el estudio de asaltos, robos y detenciones en el territorio marítimo ecuatoriano, se escogió el Puerto de Santa Rosa, lugar de salida durante sus faenas cotidianas con el propósito de analizar, evaluar y explicar las causas y efectos de los actos delincuenciales que sufren como asaltos, secuestros o la sustracción de motores fuera de bordo a todo el sector

pesquero artesanal, entender su naturaleza e implicaciones de los actos delictivos cometidos y la intervención del Cuerpo de Guardacostas.

5. INVESTIGACIÓN CUANTITATIVA

Los índices, estadísticas, registros, etc. derivados de las denuncias que presentan los pescadores artesanales de Santa Rosa denotan un promedio de 110 motores fuera de borda robados al año, de los cuales solo del 5% al 10% son recuperados y alrededor del 10% de los asaltos también son robadas las embarcaciones.

6. POBLACIÓN Y MUESTRA

6.1. POBLACIÓN

Se tomó el número total de embarcaciones tipo artesanales registradas en la campaña de matriculación masiva en Santa Rosa finalizada el 12 de Julio del 2014 con 749 embarcaciones registradas. Aproximadamente trabajan 3 pescadores artesanales por cada embarcación lo cual nos da un promedio de 2247 pescadores artesanales. Subsecretaria de Puertos, 2014

6.1.1. FÓRMULA DEL CÁLCULO

Para el desarrollo de la muestra se tomara como referencia al libro “Guía para la elaboración de los Proyectos Académicos de Investigación” del Ing. Roberto Lucas Saltos, Esp., 2011, página 53:

Los resultados constarán en un índice del 95 por ciento de confianza y se expresara en los valores de **k** con un valor de 1.96 por ciento, el coeficiente de variabilidad **p** es de 0.50, variabilidad **q** es de 0.50 y la fórmula para aplicarse será para un universo finito. Los parámetros a analizar son:

- **N** = Tamaño de la población.
- **n** = Tamaño de la muestra.
- **K²** = Nivel de Confianza.
- **E²** = % de error.
- **P** = 50 %.
- **Q** = 50%.

Tabla 3.1 VALOR DE LA VARIABLE DE CONFIANZA K

Valor de K para un nivel de confianza de 95%				
1.-	0.95 / 2 = 0.4750			
2.-	K	0.04	0.05	0.06
	1.8	0.4671	0.4678	0.4686
	1.9	0.4738	0.4744	0.4750
	2.0	0.4793	0.4798	0.4803
3.-	Tenemos en el área 0.4750 el encuentro de la fila 1.9 y la columna 0.06 entonces: $K = (1.9+0.06) = 1.96$			

Fuente: Ing. Roberto Lucas Saltos, Esp., 2011
Elaborado por: Alex Silva V.

En la Tabla 3.1, se encuentra el valor que va a tomar la variable “K” para un nivel de confianza del 95% para poder realizar el cálculo de la muestra.

6.2. MUESTRA

$$n = \frac{K^2 pqN}{E^2 (N - 1) + K^2 pq}$$

Donde:

- **p** = % de casos que ocurren (50)
- **q** = % de casos complementarios (50)
- **N** = Tamaño de la Población (2247)
- **E²** = % de error al cuadrado (5)
- **K** = Valor constante (1.96), (Nivel de confiabilidad del 95%)
- **n** = Tamaño de la muestra (328)

Como resultado del cálculo tenemos una muestra de 328 pescadores de 2247 pescadores artesanales, con la cual se realizó las encuestas para el desarrollo del proyecto de Tesis.

7. MÉTODOS UTILIZADOS

A continuación se presenta los métodos utilizados para la recolección de datos.

7.1. MÉTODOS TEÓRICOS

Entre los métodos teóricos se cita los métodos Deductivo-Inductivo y el Método Analítico-Sintético.

7.1.1. MÉTODO DEDUCTIVO-INDUCTIVO

Este método permitió la deducción a través de las denuncias presentadas en la Capitanía de Salinas de los asaltos y robos de embarcaciones y motores de los pescadores artesanales de Santa Rosa, las zonas donde se realizan estos actos delincuenciales y los patrullajes del Cuerpo de Guardacostas de Salinas, permitiendo observar y analizar lo que está pasando en la comunidad de pescadores artesanales.

Las conclusiones y recomendaciones obtenidas de este método servirán para guiarnos en los métodos posteriores.

7.1.2. MÉTODO ANALÍTICO-SINTÉTICO

Con este método se analizó toda la información sobre los asaltos, robos, el lugar donde fueron realizados y la problemática de inseguridad del Gremio de Pescadores Artesanales de Santa Rosa. El método analítico-sintético se consideró de manera general en las estadísticas de denuncias de robo de embarcaciones y motores a los pescadores artesanales generada en la Provincia de Santa Elena.

7.2. MÉTODO EMPÍRICO

7.2.1. LA OBSERVACIÓN

Se realizó la observación el día sábado 25 de Octubre a las 16H00 y domingo 26 de Octubre a las 11H00 en el Puerto de Santa Rosa.

En la Ficha de Observación N. 1, se aplicó la observación directa al visitar las embarcaciones pesqueras artesanales atracadas en el puerto de Santa Rosa, esta actividad nos ayudó a constatar el nivel de trabajo o faenas que realizan con sus embarcaciones,

FICHA DE OBSERVACIÓN N. 1		
1. N. DE FICHA: 1	2. ÁREA: SANTA ROSA	3.FECHA: 25 -OCT-2014
4. LOCALIDAD: PUERTO DE SANTA ROSA		
5.PROBLEMA A RESOLVER: OBSERVACIÓN DE ESTADO ACTUAL DE LAS EMBARCACIONES ARTESANALES Y SUS MOTORES FUERA DE BORDA		
6. TÍTULO: SITUACIÓN EMBARCACIONES ARTESANALES Y SUS MOTORES		
7. INVESTIGADOR: ALEX SILVA V.		
8. CONTENIDO:		
		
		

En la Ficha de Observación N. 2, se pudo observar, que depende de las ganancias de las faenas, el número de veces que salen a pescar del puerto y del resultado del mismo; depende el dinero que reciben por su venta.

FICHA DE OBSERVACIÓN N. 2		
1. N. DE FICHA: 2	2. ÁREA: SANTA ROSA	3. FECHA: 26-OCT-2014
4. LOCALIDAD: PUERTO DE SANTA ROSA		
5. PROBLEMA A RESOLVER: OBSERVACIÓN DEL RESULTADO DE LAS FAENAS REALIZADAS POR LOS PESCADORES ARTESANALES DEL PUERTO		
6. TÍTULO: RESULTADO DE LAS FAENAS DE PESCA		
7. INVESTIGADOR: ALEX SILVA V.		
8. CONTENIDO:		
		
		

7.2.2. ENCUESTA

Se realizó la encuesta a 328 pescadores artesanales en el Puerto de Santa Rosa los días: sábado 04, domingo 05 y el sábado 15 de Octubre del 2014, a las 15H30, con un tiempo aproximado de 1 minuto por pescador artesanal.

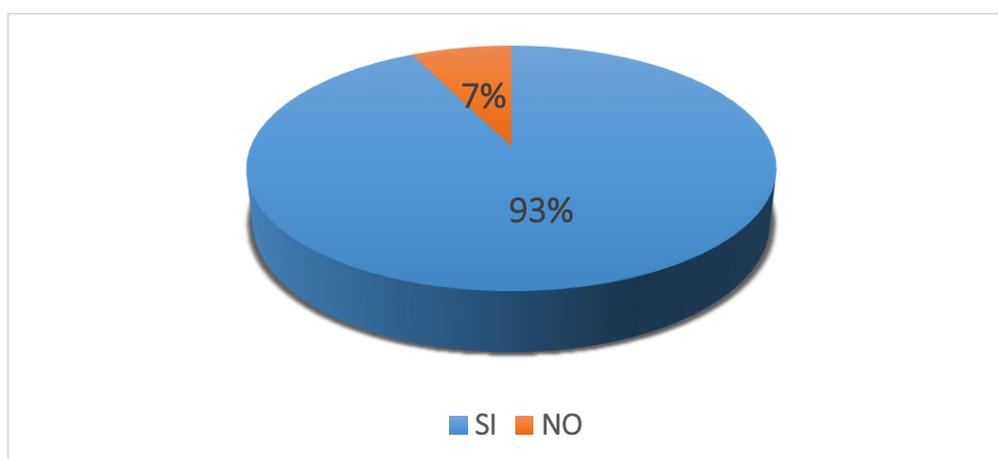
Pregunta 1.- ¿HAN SIDO VICTIMA DE ALGÚN TIPO DE ASALTO O ROBO EN ALTA MAR?

Tabla 3.2 RESULTADO DE LA PRIMERA PREGUNTA DE LA ENCUESTA

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	304	93%
NO	24	7%
TOTAL	328	100%

Fuente: Encuesta
Elaborado por: Alex Silva V.

Grafico3.1 RESULTADO DE LA PRIMERA PREGUNTA DE LA ENCUESTA



Fuente: Encuesta
Elaborado por: Alex Silva V.

Análisis

En el gráfico 3.1, se puede observar un total de 304 pescadores artesanales, correspondiente a un 93%, que aseguraron ser víctima de algún tipo de asalto o robo durante sus faenas en el puerto y 24 pescadores artesanales, el 7%, que aseguraron no haber tenido un tipo de asalto o robo.

Pregunta 2.- ¿TIENEN LA ESPERANZA DE RECUPERAR SU EMBARCACIÓN O MOTOR CUANDO REALIZAN LA RESPECTIVA DENUNCIA?

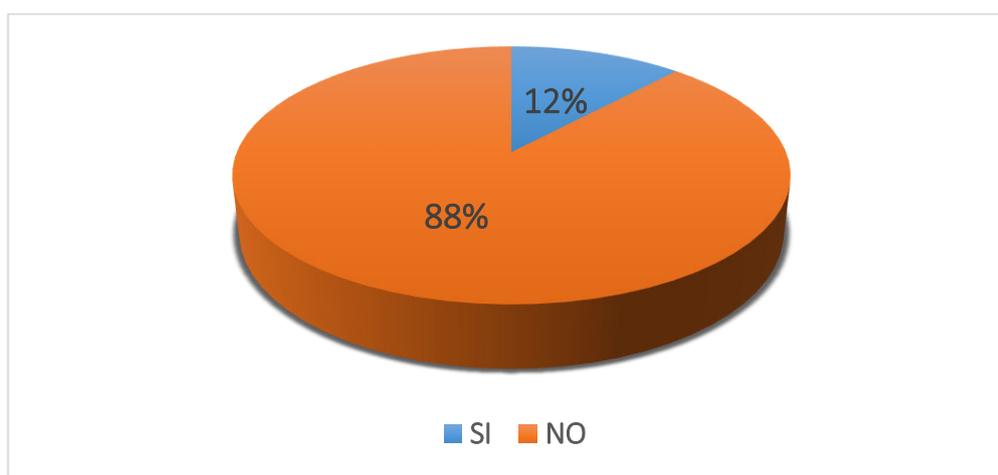
Tabla 3.3 RESULTADO DE LA SEGUNDA PREGUNTA DE LA ENCUESTA

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	39	12%
NO	289	88%
TOTAL	328	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Alex Silva V.

Gráfico 3.2 RESULTADO DE LA SEGUNDA PREGUNTA DE LA ENCUESTA



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Alex Silva V.

Análisis

En el Gráfico 3.2, se puede observar un total de 289 pescadores artesanales equivalente al 88% que no tiene la esperanza de recuperar su motor al presentar la denuncia en la Capitanía de Salinas y 39 pescadores respondieron que si, al ver que si se han recuperado los motores en un bajo porcentaje cuando han sido robados.

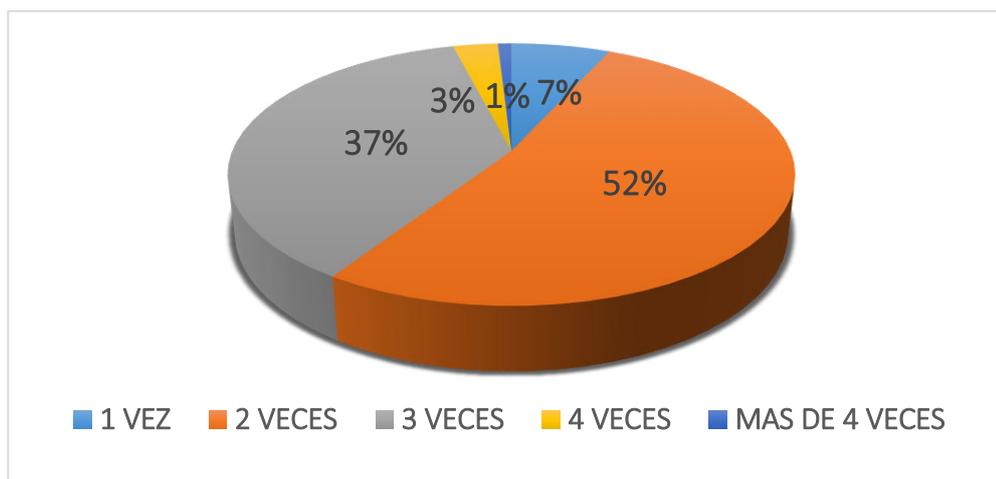
Pregunta 3.- ¿CUAL ES EL NUMERO DE VECES QUE SALEN A PESCAR A LA SEMANA?

Tabla 3.4 RESULTADO DE LA TERCERA PREGUNTA DE LA ENCUESTA

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1 Vez	22	7%
2 Veces	172	52%
3 Veces	121	37%
4 Veces	10	3%
Mas 4 Veces	3	1%
TOTAL	328	100%

Fuente: Encuesta
Elaborado por: Alex Silva V.

Gráfico 3.3 RESULTADO DE LA TERCERA PREGUNTA DE LA ENCUESTA



Fuente: Encuesta
Elaborado por: Alex Silva V.

Análisis

En el Gráfico 3.3, se puede observar a 172 pescadores que realizan sus faenas 2 veces a las semanas, en los cuales se demoran 2 días realizando sus faenas, 121 pescadores que realizan sus faenas 3 veces a la semana, 22 pescadores 1 vez a la semana, 10 pescadores 4 veces a la semana y 3 pescadores artesanales más de 4 veces.

Se tiene que tener en consideración que depende del resultado de las faenas, si fue buena o mala, el número de veces que salen a pescar del puerto

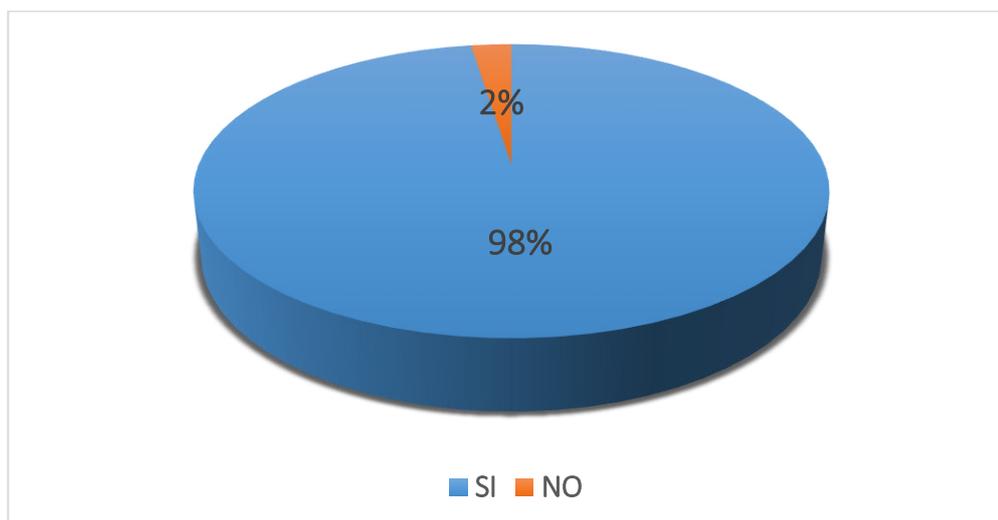
Pregunta 4.- ¿SIENTEN MIEDO DE SER ASALTADOS AL SALIR DEL PUERTO DE SANTA ROSA A PESCAR?

Tabla 3.5 RESULTADO DE LA CUARTA PREGUNTA DE LA ENCUESTA

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	320	98%
NO	8	2%
TOTAL	328	100%

Fuente: Encuesta
Elaborado por: Alex Silva V.

Gráfico 3.4 RESULTADO DE LA CUARTA PREGUNTA DE LA ENCUESTA



Fuente: Encuesta
Elaborado por: Alex Silva V.

Análisis

En el Gráfico 3.4, se puede observar un porcentaje del 98% equivalente a 320 pescadores artesanales que respondieron que SI, y un porcentaje del 2% equivalente a 8 pescadores artesanales que respondieron que NO , al ver los constantes robos a sus compañeros pescadores y los comentarios constantes de la inseguridad en alta mar al realizar sus faenas

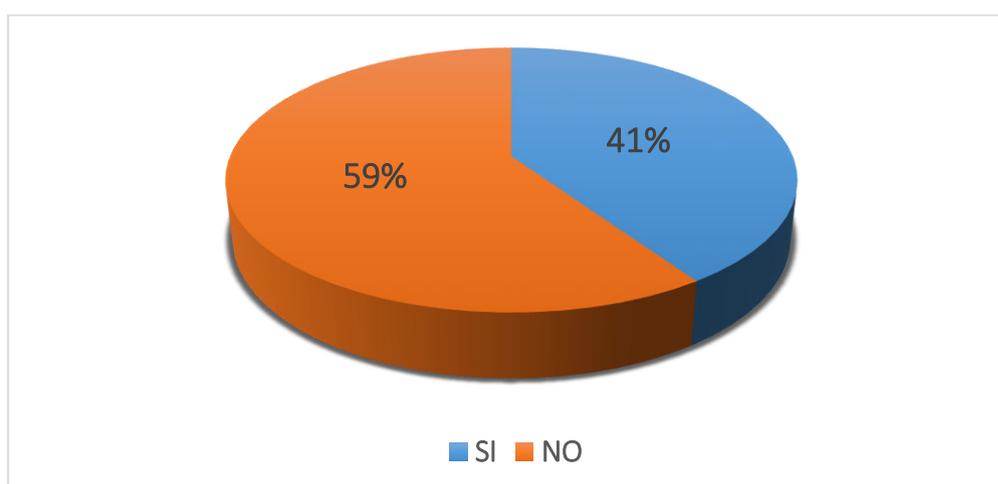
Pregunta 5.- ¿MEDIANTE LA PESCA GANAN EL DINERO SUFICIENTE PARA MANTENER A SUS FAMILIAS?

Tabla 3.6 RESULTADO DE LA QUINTA PREGUNTA DE LA ENCUESTA

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	133	41%
NO	195	59%
TOTAL	328	100%

Fuente: Encuesta
Elaborado por: Alex Silva V.

Gráfico 3.5 RESULTADO DE LA CUARTA PREGUNTA DE LA ENCUESTA



Fuente: Encuesta
Elaborado por: Alex Silva V.

Análisis

En el Gráfico 3.5, se puede observar un porcentaje del 59% que respondieron NO, equivalente a 195 pescadores artesanal que no les alcanza el dinero para mantener a sus familias mediante las faenas que realizan y un porcentaje del 41% equivalente a 138 pescadores que respondieron que SI, y en algunos comentarios argumentaron los pescadores que les alcanza el dinero con muchas limitaciones en sus gastos diarios además del gasto de combustible para realizar las faenas. El dinero que reciben depende de la pesca y esta a su vez depende de la temporada del año.

7.2.3. LA ENTREVISTA

Esta técnica de investigación se realizó con el Sr. ALFG-GC Francisco Hermenegildo (oficial Guardacosta de la estación fija de Salinas), el Sr. ALFG-GC Edwin Baldeon (Oficial Guardacosta de trabajo para la Capitanía de Salinas) y el Presidente de la Cooperativa de Pescadores Artesanales de Santa Rosa el Sr. Eduardo Macías, para confirmar los problemas que presentan los pescadores artesanales con respecto al asalto y robo de embarcaciones y motores en la mar, además para conocer la opinión y obtener información acerca de la ubicación donde se realizan estos actos delincuenciales.

7.2.2.1. ENTREVISTA REALIZADA AL SR. EDUARDO MACÍAS, PRESIDENTE DE LA COOPERATIVA DE PESCADORES ARTESANALES DE SANTA ROSA

Entrevista realizada el viernes 15 de Agosto del 2014, en las oficinas de la Cooperativa de Pescadores Artesanales de Santa Rosa, en la cual manifestó el presidente de la cooperativa, ver el Anexo C:

HAN TOMADO ALGÚN TIPO DE MEDIDA LOS PESCADORES ARTESANALES ANTE LOS ASALTOS Y ROBOS SUSCITADOS

El Sr, Macías argumentó que en estos últimos 5 años se han perdido unos 500 motores solamente lo que viene siendo el sur del país, todo lo que es la península Santa Elena, y siempre habido robo en la parte norte tal vez otros 500 motores más.

Se han realizado marchas pero nos dio poco resultado y se ha conseguido algunos motores cuando hemos presionado. El pescador artesanal es pasivo no hay ningún tipo de sentido de hacer una huelga, no lo hay sino más el bien el dialogo.

SE REALIZA LA DENUNCIA DE TODOS LOS CASOS DE ASALTOS Y ROBOS DE EMBARCACIONES Y MOTORES POR PARTE DE LOS PESCADORES ARTESANALES DE SANTA ROSA

Con respecto a las denuncias presentadas en la Capitanía de Salinas: Son pocos, no todos ponen la denuncia, no quieren porque no tienen fe, demoran un año, 8 meses, mejor que se pierda, entonces estas cosas, son sentimientos cruzados, de rebeldía, de sentirse frustrados, de no tener sus herramientas de trabajo. Es bastante doloroso, muy melancólico, ver cómo les afecta en sus familias, vienen a llorar aquí en la cooperativa, a ver qué tipo de apoyo o de ayuda se les puede brindar.

CÓMO ES LA SITUACIÓN DE LOS PESCADORES ARTESANALES DE SANTA ROSA DESPUÉS DE HABER SUFRIDO UN ROBO O ASALTO EN LA MAR

El Sr. Macías nos manifestó que hay una realidad que se ve a ciencia cierta, son los pescadores asaltados y esa es la razón, esa es la lógica de muchos familiares, de esposas y de sus hijos, se revelan no saben qué hacer, porque son sus herramientas de trabajo y es una desesperación al sentir que se quedan sin fuente de trabajo, perjudica a toda su integración familiar y no hay quien los apoye, solamente los pescadores artesanales que están un organizados, hacemos las gestiones del gobierno, para que puedan ser, restituidos su embarcación, su motor, pero son pocos.

7.2.2.2. ENTREVISTA REALIZADA AL SR. ALFG-GC FRANCISCO HERMENEGILDO

Entrevista realizada el día lunes 13 de Octubre del 2014 a las 19H15, en la Base Naval de Salinas, ver el Anexo D:

Los Pescadores artesanales de Santa Rosa tienen una hora determinada de faenas o un lapso de tiempo en el cual salen a pescar

El Sr. ALFG-GC Francisco Hermenegildo nos manifestó que por lo general las faenas de pesca se las realiza en las noches y en las madrugadas,

dependiendo también de las condiciones, el estado del mar y de la luna, por lo general es entre 05H00 a 07H00 de la mañana, y en la tarde de 18H00 a 20H00, me refiero a entradas y salidas, los que salen se van de día, zarpan temprano a las 06H00 y regresan a las 19H00, los que salen de noche, salen 20H00 y regresan al día siguiente de 06H00 a 07H00.

Si se llegase a implementar esta propuesta de tesis que horarios deberán estar ubicados los puntos de control marítimo

En la tarde sería de 16H00 a 18H00 y en la mañana sería de 05H00 a 08H00, horarios al cual están entrando y saliendo las fibras menores a 10TRB.

Alguna vez le ha tocado algún caso tipo “SAR” durante sus patrullajes

Con respecto a mis patrullajes: Si, bastantes, mas por el sector sur que es por donde se frecuenta lo que es el robo de motores.

Tiene alguna limitación administrativa o logística, la Estación Fija de Salinas

En la Estación fija todavía no tenemos instalaciones propias de COGUAR a través de DIRNEA, entonces no se puede contar con algunas facilidades como la forma de tanquear combustible debido a que no se tiene la instalación para hacerla, entonces eso nos va limitando. Con el personal, tenemos 8 tripulantes y 1 oficial, los tripulantes están a 4 guardias, tienen que pasar ronda, por ejemplo si alguna está de guardia hoy todo el día, al día siguiente tienen que salir a patrullar a cualquier hora, no tienen descanso.

La unidad Guardacostas tipo Albatros 830, se encuentra actualmente operativa y podría cumplir con la propuesta de los puntos de control marítimo en este proyecto de grado

Como oficial encargado de esta unidad: Si, pueden navegar, pero sería también de concientizar al gremio de pescadores, que a través de la capitania o de los presidentes de las diferentes asociaciones, se tome una decisión que toda embarcación que zarpe o arribe deberá pasar por dicho control, a demás

la capitania sabe cuándo sacan su zarpe, cuando se caduca, pero si durante ese mes no se registra ninguna salida sean sancionados, para que se vaya concientizando el paso de la fibra pesquera por los diferentes puntos de control que van a estar.

Considera valida la propuesta de puntos de control marítimo en este proyecto de grado

Con respecto a la propuesta: Sí, es un tema interesante, pero debería ir acompañado de la concientización de los pescadores que cuando entren y salgan del puerto deberán pasar por los puntos de control y los que saquen permiso de zarpe y no salgan sean sancionados, porque así vamos a llegar al fin de la propuesta que es tener el control de las fibras y así poder mejorar su seguridad no solo en Santa Rosa sino en los diferentes puertos pesqueros al ver que tienen seguridad que se les paso revista que no lleven armas, que lleven el combustible necesario que no lleven demás, permitiendo regularizar los procedimientos para que haya mayor seguridad.

8. PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE DATOS

8.1. ESTADÍSTICAS DE EMBARCACIONES Y MOTORES ROBADOS 2009-2014.

Las siguientes estadísticas de la Tabla 3, son de los últimos 5 años sobre Motores Robados, Motores y Embarcaciones Recuperadas. Se planteó los índices de asaltos y robos que han sufrido los pescadores artesanales y la intervención del Cuerpo de Guardacostas mediante la recuperación de embarcaciones y motores:

CUADRO COMPARATIVO DE LOS ASALTOS, ROBOS E INTENTOS DE ROBO DE MOTORES
2009-2013

Tabla 3.7 CUADRO COMPARATIVO DE LOS ASALTOS Y ROBOS DE MOTORES 2009-2013

AÑO	ENERO					FEBRERO					MARZO					ABRIL				
	09	10	11	12	13	09	10	11	12	13	09	10	11	12	13	09	10	11	12	13
ROBADOS	18	9	34	23	26	41	18	33	24	22	26	7	20	20	31	20	12	14	34	18
DECOMISADOS		1	9	2	4	1	6	25	3	5	1	9	12	6			15	71	11	1
RECUPERADOS						2	1	7							3		3	3		8
ASALTOS				2										3						

AÑO	MAYO					JUNIO					JULIO					AGOSTO				
	09	10	11	12	13	09	10	11	12	13	09	10	11	12	13	09	10	11	12	13
ROBADOS	35	2	10	6	19	20	9	11	14	1	14	9	11	15		14	2	18	4	1
DECOMISADOS	8	10	32	12	3	4	2	8	1	2		2	2	1	2		5	1	3	
RECUPERADOS					2	1		3		1		1	1				1	1		
ASALTOS													1					3		

AÑO	SEPTIEMBRE					OCTUBRE					NOVIEMBRE					DICIEMBRE				
	09	10	11	12	13	09	10	11	12	13	09	10	11	12	13	09	10	11	12	13
ROBADOS	14	6	22	9	2	9	5	8	4	12	11	11		3	8	6	17	4	15	4
DECOMISADOS		3	4	2			3	1	11	4		2		8				4		2
RECUPERADOS			2	3				1	2			1		1			1		3	
ASALTOS			4	2				1					2					3		

Fuente: Capitanía de Salinas

Elaborado por: Alex Silva V.

Tabla 3.8 TABLA DE RESULTADOS DEL ANÁLISIS COMPARATIVO DEL AÑO 2009-2013

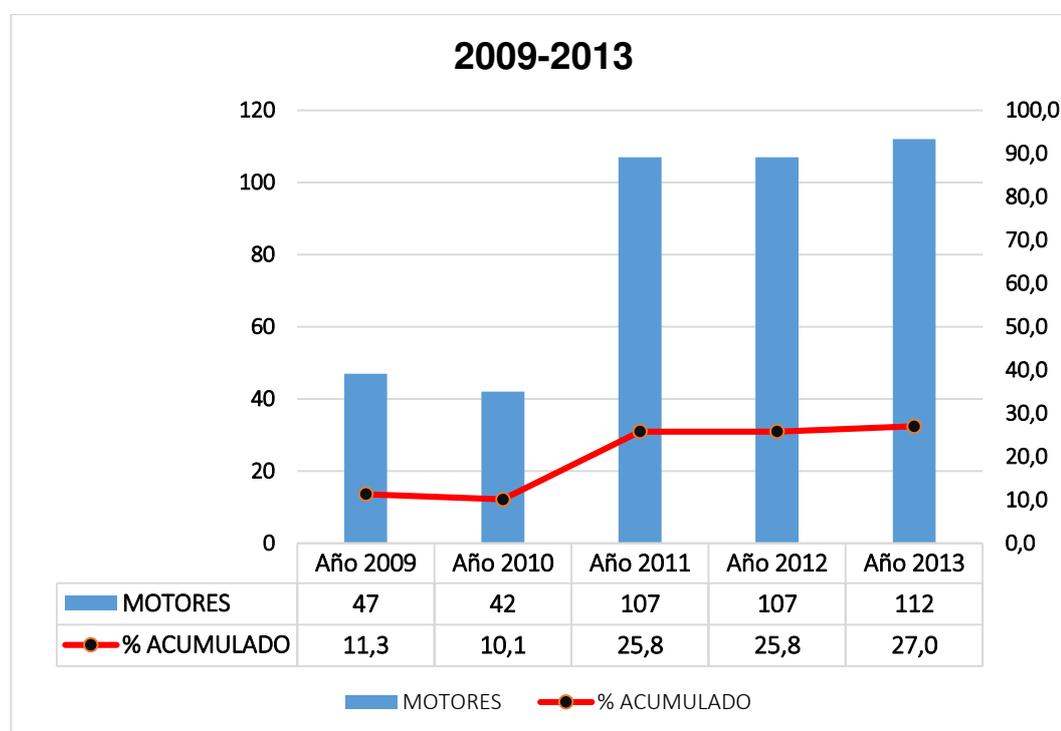
AÑO	2009	2010	2011	2012	2013
ROBADOS	228	107	185	171	144
DECOMISADOS	14	58	169	60	23
RECUPERADOS	3	8	18	9	14
ASALTOS	0	0	14	7	0

Fuente: Capitanía de Salinas

Elaborado por: Alex Silva V.

En la Tabla 3.8, se puede observar los resultados de las estadísticas de la Capitanía, reflejando un bajo índice de recuperación de motores con 14 motores recuperados y 23 motores decomisados, mas no refleja una baja intervención en los patrullajes del Cuerpo de Guardacostas, debido a que los motores después de haber sido robados pueden ser vendido por partes como repuestos o llevados hacia otro país.

Grafico 3.6 GRÁFICO DE ROBO DE MOTORES 2009-2013



Fuente: Capitanía de Salinas

Elaborado por: Alex Silva V.

El análisis del Gráfico 3.6, se puede observar un total de 112 motores robados en el año 2013, en el año 2012 una cantidad de 107 motores robados, número que estuvo constante en el año 2011 y con una cantidad menor de motores en el año 2009 y 2010 de 47 y 42 motores respectivamente. Este resultado denota un promedio anual de 100 motores fuera de borda robados, la Capitanía argumentó que gran parte de asaltos y robos de motores son realizados en territorio Peruano, fuera del límite marítimo entre el Ecuador y el Perú, al sur del paralelo geográfico **3° 23' 33.96'' S** que pasa por Boca de Capones. Pero los pescadores artesanales al presentar la denuncia de que fueron víctimas de robo en territorio peruano; no pueden acceder al proyecto “Fortalecimiento de las Capacidades de los pescadores artesanales de las regiones Costa y Galápagos”, presentando así la denuncia de asalto o robo dentro del territorio Ecuatoriano.

En la Figura 3.1, se tomó como ejemplo la representación gráfica de los 4 meses del 2013 con mayor índice de asaltos y robos al igual que en la Figura 3.2, y las áreas estimadas donde ocurrió el asalto y robo.

Estas imágenes fueron presentadas a algunos de los señores Oficiales del Comando de Operaciones Guardacostas (COG) con sede en Guayaquil, los cuales argumentaron que posterior al asalto en estas áreas los motores son llevados a tierra, donde son transportados y comercializados como repuestos a los mismos pescadores artesanales a los cuales fueron robados, también pueden ser llevados hacia el Perú: en donde existen bastantes facilidades para poder registrar y matricular embarcaciones al igual que realizar el respectivo troquelado con los motores.

Y si no pueden volver a realizar la matricula o el respectivo troquelado en otro país, los delincuentes proceden a vender los motores en partes comercializándolos como repuestos a los mismos pescadores artesanales que poseen motores del mismo tipo.

Como se puede observar en la Figura 3.1 y Figura 3.2, las áreas son al sur de Santa Elena, aproximadamente a 30 Mn al Oeste del Puerto de Anconcito, estos asaltos son en diversas horas del día, y en una misma área aproximadamente.



Figura 3.1 ZONAS DE ASALTOS/ROBOS DE LAS DENUNCIAS DEL AÑO 2013

Fuente: Capitanía de Salinas

Elaborado por: Alex Silva V.



Figura 3.2 ZONAS DE ASALTOS/ROBOS DE LAS DENUNCIAS DEL AÑO 2013 II

Fuente: Capitanía de Salinas

Elaborado por: Alex Silva V.

En la Figura 3.1 y en la Figura 3.2, se presentan los lugares aproximados de los asaltos o robos, pero no son exactos debido a que después del asalto los dejan sin ningún equipo electrónico que pueda comprobar su ubicación dejándolos a la deriva. El cálculo aproximado del área donde se realizó el asalto o robo en algunos casos se lo realiza a través de la estimación de cuántos minutos salió del último puerto y la velocidad con la cual navegaba.

Las áreas representadas en la Figura 3.1 y Figura 3.2, son de un porcentaje del total de las denuncias, a través de una aproximación del sitio donde sucedió, más no de todas las denuncias presentadas en la Capitanía al ser estas denuncias de pescadores artesanales de otras caletas diferentes de Santa Elena como la de Anconcito o Chanduy.

8.1.1. CONTROL VIGENTE DE COGUAR EN EL PUERTO DE SANTA ROSA

El personal militar se encuentra capacitado y conoce la ubicación geográfica de cada una de las capitanías, retenes, estaciones fijas y estaciones flotantes distribuidas a lo largo de nuestra costa.

Cuenta con una extensa base de datos actualizada y completa de todos los organismos de respuesta ante una emergencia en el mar, en la costa o en los canales interiores.

El Cuerpo de Guardacostas se encarga de gestionar con la Capitanía de Salinas el control de estas embarcaciones a fin de reconocer que embarcaciones cumplen con la documentación respectiva y que embarcación no lo hace, pudiendo ser considerada como sospechosa.



Figura 3.3 ZONAS DONDE SE DEBERÍAN REALIZAR MAYORES PATRULLAJES DEL COMANDO DE GUARDACOSTAS

Fuente: Capitanía de Salinas

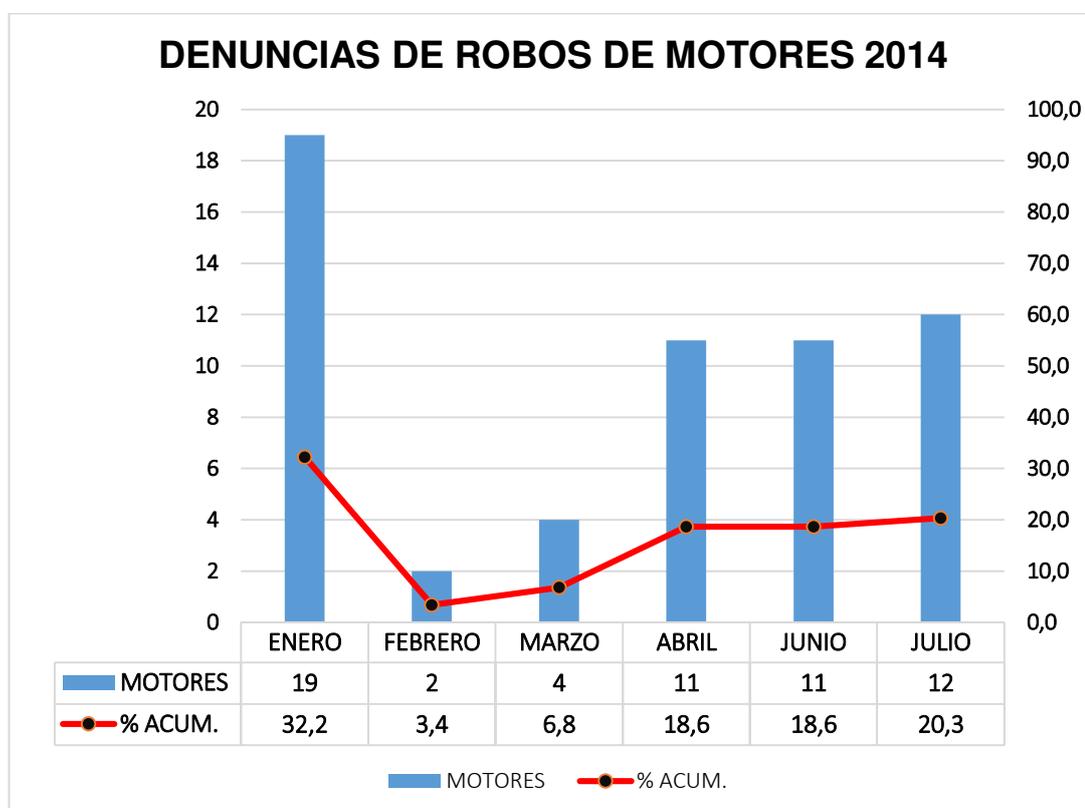
Elaborado por: Alex Silva V.

En la Figura 3.3, se puede observar el área donde se han efectuado las denuncias de los robos de motores en el año 2013 y hasta el mes de septiembre del 2014; área de contorno rojo y relleno verde claro. Las áreas de contorno y relleno rojo son donde se registra la mayor frecuencia de robos, con un área superior de 260 Mn² aproximadamente, un área inferior de 700 Mn². Son áreas donde se recomienda al Cuerpo de Guardacostas realizar mayores patrullajes y operaciones anti delincuenciales debido a que los robos son con mayor frecuencia y a distintas horas del día.

8.2. PROCESAMIENTO DE LAS ESTADÍSTICAS DE ASALTOS Y ROBOS A PESCADORES ARTESANALES DEL PUERTO DE SANTA ROSA 2014

En lo que va el transcurso del presente año 2014, se han registrado las siguientes estadísticas en CAPITANÍA DE SALINAS, del 2014:

Gráfico 3.7 DENUNCIAS DEL AÑO 2014



Fuente: Capitanía de Salinas
Elaborado por: Alex Silva V.

En el Gráfico 3.7., los actos delincuenciales que se registran en el transcurso del año 2014 denotan una gran inseguridad para los pescadores artesanales de Santa Rosa.

En la entrevista con el Presidente de la Cooperativa de Pescadores Artesanales de Santa Rosa Eduardo Macías, el viernes 15 de agosto del 2014, afirma lo siguiente: ***“Cabe recalcar que estas estadísticas no demuestran la totalidad de los robos de motores y embarcaciones robadas al no presentar denuncias por parte de los pescadores artesanales que han sufrido este tipo de asaltos por falta de credibilidad en la recuperación de sus motores y embarcaciones al realizar la denuncia en la Capitanía de Salinas, solo lo hacen unos pocos”***.

9. INTERVENCIÓN DEL CUERPO DE GUARDACOSTAS Y LA CAPITANÍA DE SALINAS

En las instalaciones de COGUAR ubicadas en la ciudad de Guayaquil, se encuentra el COG (Comando de Operaciones Guardacostas), donde se realiza el control permanente, las 24 horas y 365 días del año, de las embarcaciones a las cuales ha sido implementado el dispositivo de Monitorio Satelital del Ministerio de Acuicultura y Pesca, a través del sistema **“VehSmart Ecuador”**, el cual indica la posición actual de la embarcación y va grabando la navegación que esta ha tenido durante su periodo de navegación.

A través del rastreo satelital de las unidades tipo artesanales, el Comando de Operaciones Guardacostas (COG) espera obtener el mismo resultado obtenido con las embarcaciones de mayor calado como la disminución de ilícitos en el mar, es el caso que se ha eliminado completamente el embarque de migrantes indocumentados para ser llevados a centro o norte América en buques pesqueros, además se ha disminuido los índices de pesca ilícita, narcotráfico, contrabando de mercadería, transporte ilegal de hidrocarburos a bordo de embarcaciones mayores a 20TRB.

La delincuencia organizada al verse afectada por estas acciones a optado por la utilización de unidades menores de alta velocidad para el cometimiento de actos ilícitos, especialmente al narcotráfico y robo de motores fuera de borda. Estas nuevas actividades han permitido a la DIRNEA y COGUAR que vean la necesidad de implementar dispositivos de monitoreo en las embarcaciones menores, a fin de contrarrestar esos ilícitos.

9.1. CAPITANÍA DE SALINAS (CAPSAL)



Figura 3.4 INSTALACIONES DE LA CAPITANÍA DE SALINAS

Fuente: Diario "El Telégrafo", 2011

Elaborado por: Alex Silva V.

Se encuentra en la Av. El Malecón y Calle Maldonado López Pazmiño, y tiene a su cargo cuatro retenes navales, ubicados en Palmar, Anconcito, Chanduy, y Santa Rosa.

En la Figura 3.4, se puede observar las instalaciones de la Capitania menor de Salinas, la cual es administrada por oficiales superiores o subalternos de la Armada del Ecuador, en caso de la falta del Capitán de Puerto o del titular en la misma, lo subrogarán, en su orden correspondiente, con la calidad de Capitán Accidental de Puerto.

La Capitanía de Salinas cuenta con las siguientes unidades navales para el control de las actividades ilícitas en la ciudad de Salinas:

- LG - 120 (Rio Curaray) : Lancha Guardacostas Rivereña tipo RBM
- LC - 775 (Zeus) : Fibra tipo Tiburón
- LC - 776 (Apolo) : Fibra tipo Tiburón
- LC - 769 (Tritón) : Fibra tipo Tiburón
- LC - 773: Fibra tipo Tiburón

9.2. ESTACIÓN GUARDACOSTAS FIJA DE SALINAS

Esta estación está ubicada en el fuerte militar de salinas, en la Base Naval, en el muelle al sureste de la Escuela Superior Naval “Cmdt. Rafael Moran Valverde”. La estación es encargada del control de las actividades ilícitas en la Ciudad de Salinas junto con la Capitanía de Puerto de Salinas, su personal está igualmente obligado a ofrecer seguridad, protección marítima y costera, y realizar una gestión ambiental marino costera, que contribuyan al desarrollo de los intereses marítimos de la ciudad de Salinas y de la provincia de Santa Elena.

La Figura 3.5, muestra la unidad Tipo Interceptora de la Estación fija de Salinas, la cual actualmente está operativa, al igual que la unidad Albatros 830, mediante las cuales se realizan los patrullajes. El señor Oficial encargado de la Lancha Interceptora y Albatros 830 es el Sr. ALFG-GC Francisco Hermenegildo, Oficial Guardacosta que actualmente trabaja en la estación fija.

La Estación Guardacostas Fija de Salinas también realiza Operaciones de SAR en la mar (Búsqueda y Rescate Marítimo) y cuenta con las siguientes unidades para el control de las actividades ilícitas en la ciudad de Salinas:

- LG - 618: Lancha Guardacostas Interceptora mostrada en la Figura 3.5.
- LG - 162 : Lancha Guardacostas Albatros 830



Figura 3.5 LANCHA GUARDACOSTA TIPO INTERCEPTORA

Fuente: Estación Fija de Salinas

Elaborado por: Alex Silva V.

9.3. CARACTERÍSTICAS DE LAS UNIDADES DE LA ESTACIÓN FIJA

TIPO INTERCEPTORA

TIPO	INTERCEPTORA		
	CARACTERÍSTICAS DE LA UNIDAD		
ESLORA	11,43 mts		
MANGA	2,32 mts		
CALADO	0,50 mts		
PUNTA	1,64 mts		
DESPLAZAMIENTO	5 ton		
DOTACIÓN	4 PERSONAS		
VELC. MAX	2750 RPM (50 NUDOS)	AUTONOMÍA	160 millas (6 horas)
DOTACIÓN	3 PERSONAS + PILOTO		

CLASE I

MEDIO	UNIDAD	CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO	NIVEL		
			MÁXIMO	SEGURIDAD	MÍNIMO
VÍVERES	Raciones	4 PERSONAS X 1 DIA	4	4	4
AGUA	GLNS.	100	100	80	30

EL CONSUMO DE AGUA POR PERSONA ES DE 5 GLNS/DIA APROX.

TIPO ALBATROS 830



Figura 3.6 UNIDAD GUARDACOSTAS TIPO ALBATROS 830

Fuente: COGUAR

Elaborado por: Alex Silva V.

En la Figura 3.6, se puede observar la fotografía de una unidad Albatros 830, la misma que se encuentra en la Estación fija de Salinas y a través de la cual se realizan los patrullajes por parte del Cuerpo de Guardacostas.

TIPO		<u>ALBATROS 830</u>			
		MEDIDAS DE LA UNIDAD			
ESLORA		8.30 mts			
MANGA		2,40 mts			
CALADO		LIGERO 0,35 mts (Puntal 1,15 mts)			
VELC. MAX	35 Nudos	AUTONOMIA	400litros (100Glns)		
DOTACION	5 personas + piloto		3 Hrs. (5000RPM)		
		CLASE I			
MEDIO	UNIDAD	CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO	NIVEL MÁXIMO	NIVEL SEGURIDAD	NIVEL MÍNIMO
VÍVERES	RACIONES	4 PERSONAS X 1 DIA	4	4	4
AGUA	GLNS.		10	10	10
<i>EL CONSUMO DIARIO DE AGUA POR PERSONA ES DE 5 GLNS APROX.</i>					

9.4. CONTROL DE EMBARCACIONES TIPO ARTESANALES EN SANTA ELENA

Durante 44 días, entre el martes 24 de junio y el 13 de agosto del 2014, inspectores de la Dirección de Transportes de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, iniciaron el proceso de registro de las 3.173

naves en la provincia de Santa Elena, en el marco de la campaña de matriculación gratuita de embarcaciones pesqueras artesanales.

Los pescadores de la caleta ubicada en Santa Rosa, se beneficiaron con esta campaña, debiendo regularizar sus embarcaciones en el periodo que se estableció por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF) conjuntamente con la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, la Subsecretaría de Recursos Pesqueros y la Federación Nacional de Cooperativas Pesqueras (FENACOPEC).



Figura 3.7 MATRICULACIÓN GRATUITA DE EMBARCACIONES

Fuente: Subsecretaría de Puertos, 2014

Elaborado por: Alex Silva V.

En la Figura 3.7, se observa el personal de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial con el objetivo de la colaboración interinstitucional de la regularización de naves y pescadores artesanales, mediante la inspección de seguridad y la emisión de los documentos habilitantes de las embarcaciones y pescadores artesanales.

9.5. RESULTADOS DEL PROCESO DE MATRICULACIÓN

La finalización del proceso fue el 31 de Julio del 2014:

Tabla 3.9 RESULTADOS DE LA MATRICULACIÓN MASIVA EN SANTA ELENA

LUGAR	FECHAS	INSCRIPCIÓN POR PRIMERA VEZ	Renovación	TROQUELADO	RENOV. CON FACT. X MAS DE 3 EMB.
SANTA ROSA	25 Jun al 12 Jul	115	634	70	20

Fuente: Subsecretaría de Puertos, 2014

Elaborado por: Alex Silva V.

En la Tabla 3.9, se registra un total de 749 embarcaciones tipo artesanales registradas en la Capitanía, de los cuales 115 se inscribieron por primera vez y 634 realizaron la renovación. Este proceso ayudo a la regularización de la embarcaciones para la posterior instalación de los dispositivos de Rastreo Satelital, los mismo que actual están siendo instalados no solo en el Puerto de Santa Rosa sino a nivel nacional para contrarrestar actos delincuenciales.

10. RESULTADO DE LA COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Se comprueba la hipótesis, con la intervención de las unidades navales del Cuerpo de Guardacostas, mediante los operativos realizados a través de sus patrullajes marítimos y según los informes de la Capitanía de Salinas, se ha podido recuperar motores y embarcaciones robadas de pescadores artesanales de Santa Rosa, logrando a la vez disminuir el accionar de las bandas delictivas de bandas piratas con lo que se comprueba la hipótesis planteada al inicio del trabajo de estudio.

CAPÍTULO IV

PROPUESTA DE UN SISTEMA DE PUNTOS DE CONTROL MARÍTIMO PARA EL INGRESO Y SALIDA DEL PUERTO DE SANTA ROSA PARA EMBARCACIONES ARTESANALES MENORES A 10 TRB, PARA EL MEJORAMIENTO DE SU SEGURIDAD EN LA MAR.

4.1. JUSTIFICACIÓN

En el Puerto de Santa Rosa se realizan controles de las embarcaciones tipo artesanal, menores o igual a 10 TRB (Toneladas de Registro Bruto) que zarpan a sus jornadas de trabajo, pero este control se realizan a determinadas unidades, al azar, antes de salir, inclusive algunas embarcaciones cuando observan el control marítimo que se hacen a unidades están cambian su rumbo para evadir estos controles, permitiendo así a estas unidades salir del puerto sin revisión de su documentación o permisos reglamentarios para poder pescar, troquelado de motores, etc.

Con la implementación de dos puntos de control marítimo a la salida del puerto y un punto de control de las trayectorias de las embarcaciones artesanales, de las cuales si alguna embarcación trata de evadir el control marítimo podrían ser consideradas como sospechosa, procediendo a su detención y revisión de los permisos respectivos, así se obtendría un control mayoritario de las unidades que entran y salen, y el mejoramiento de la seguridad de los pescadores artesanales de Santa Rosa durante sus faenas cotidianas.

4.1.1. UBICACIÓN DE LOS PUNTOS DE CONTROL MARÍTIMO



Figura 4.8 DISTANCIA A TIERRA DE LAS UNIDADES GUARDACOSTAS DE LOS PUNTOS DE CONTROL MARÍTIMO

Elaborado por: Alex Silva V.

En la Figura 4.1, se puede observar la ubicación de los puntos de control marítimo, así como el área de cobertura de la unidad Guardacosta tipo Albatros 830, la cual no solo se encargaría de realizar patrullajes, también realizaría el control de algunas embarcaciones al azar y estaría pendiente de alguna notificación de los puntos de control marítimo a la salida del Puerto de Santa Rosa, de una posible embarcación sospechosa que trate de huir de los puntos de control marítimo.

4.1.2. CONTROL Y REGISTRO DE LAS ZONAS DE PESCA DENTRO DEL TERRITORIO MARÍTIMO ECUATORIANO A TRAVÉS DE LOS PUNTOS DE CONTROL MARÍTIMO Y EL COMANDO DE OPERACIONES GUARDACOSTAS

Entre las principales causas de asaltos y robos a las embarcaciones menores o iguales a 10 TRB de los pescadores artesanales de Santa Rosa es por realizar sus faenas al sur de la LPI (Línea Política Internacional) $3^{\circ} 23' 33.96''$ S, fuera del Territorio Marítimo Ecuatoriano, en territorio marítimo peruano.

Si se obtiene el registro de las zonas de faena que van a realizar los pescadores artesanales al salir del puerto de Santa Rosa mediante las unidades que realicen el control marítimo, estas podrían informar a la Capitanía de Salinas y esta a su vez a COGUAR en la ciudad Guayaquil, donde a través del sistema de rastreo satelital "VehSmart" se comprobaría el cumplimiento de las zonas de faena descrita, además de la vigilancia de alguna emergencia o un posible SAR (Búsqueda y Salvamento).

Cuando las embarcaciones no cumplan con las zonas de faena establecidas al salir del puerto se establecería una sanción para las embarcaciones por las mismas unidades que se encuentren realizando el control marítimo en el puerto.

Actualmente se están instalando los dispositivos de rastreo y socorro satelital en embarcaciones menores a 10 TRB, con la combinación de los puntos de control marítimo a las afueras del puerto de Santa Rosa se obtendría una disminución de ilícitos en el mar.

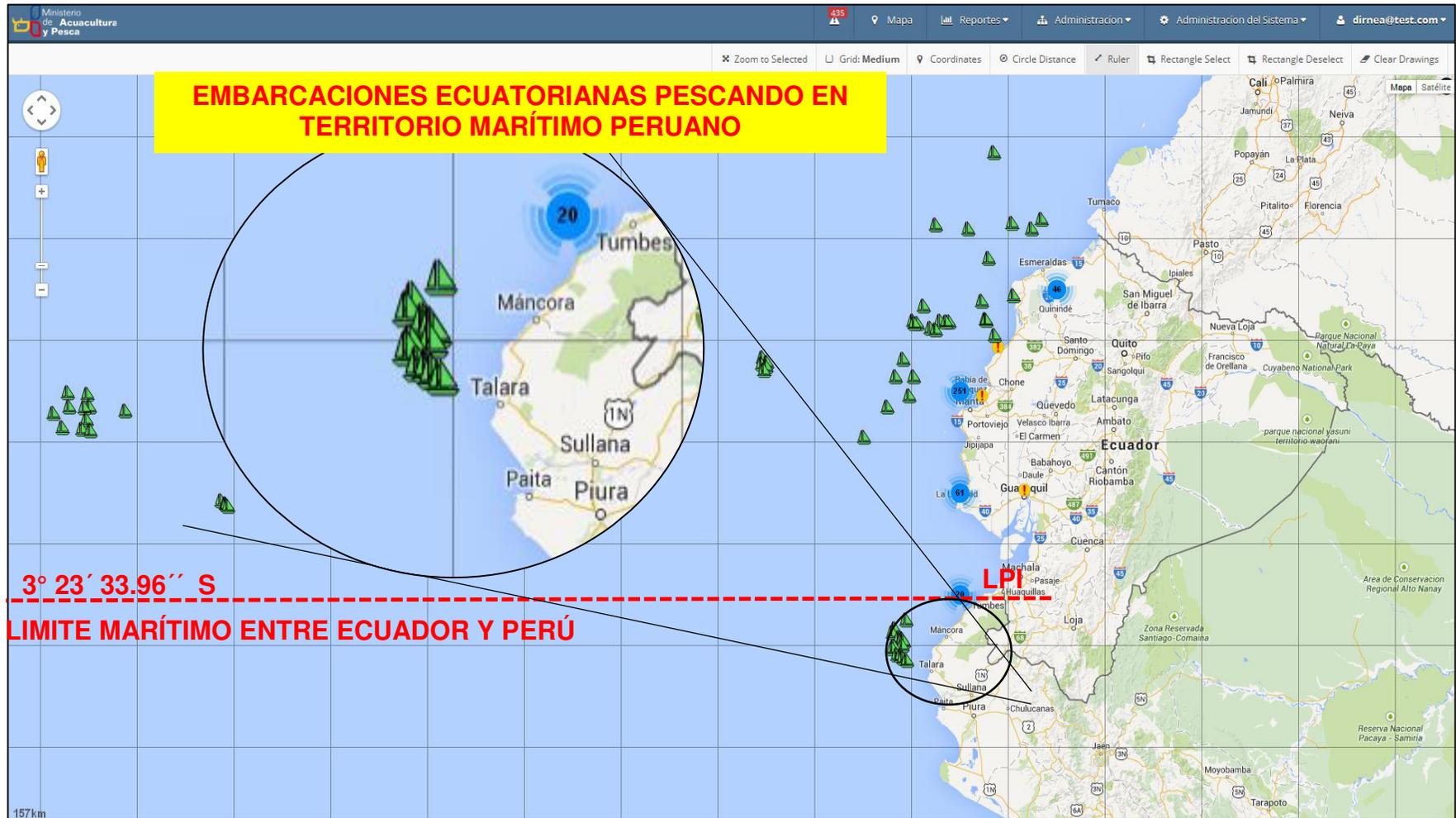


Figura 4.9 MONITOREO DE EMBARCACIONES ECUATORIANAS (01/10/2014, 11H00)

Fuente: Comando de Operaciones Guardacostas

Elaborado por: Alex Silva V.

En la Figura 4.2, se observa el control permanente que realiza el Comando de Operaciones Guardacostas. Durante la visita realizada al Comando de Guardacostas (COGUAR) en la ciudad de Guayaquil el día miércoles, 01 de Octubre del 2014, a las 11H00, se pudo observar que en la Figura 4.2, se realiza el control del tráfico Marítimo en tiempo real a embarcaciones nacionales mayores a 20 toneladas de registro bruto (TRB), que laboren bajo bandera ecuatoriana.

Esta vigilancia se la realiza en el Centro de Operaciones Guardacostas (COG), donde se comprobó que actualmente las embarcaciones ecuatorianas pescan en territorio peruano y este mismo sistema servirá para comprobar que las embarcaciones artesanales menores a 10 TRB están realizando sus faenas en territorio, en el puerto de Santa Rosa ya se empezó con la instalación del dispositivo a estas embarcaciones artesanales.

4.1.3. TRABAJO EN CONJUNTO POR PARTE DE LAS UNIDADES DE CONTROL MARÍTIMO EN EL PUERTO DE SANTA ROSA, LA CAPITANÍA DE SALINAS Y EL COMANDO DE OPERACIONES GUARDACOSTAS (COG)

Si se realiza un trabajo en conjunto y combinado por parte de las unidades que se encuentren realizando el control marítimo a las afueras del puerto de Santa Rosa, el Cuerpo de Guardacostas y el Comando de Operaciones Guardacostas, se podría localizar con mayor rapidez embarcaciones sospechosas y a presuntos delincuentes, se optimizaría el tiempo de socorro por parte de las unidades del Cuerpo de Guardacostas, disminuiría los índices de asaltos y robos, etc. asegurando así sus jornadas laborales de faena sin el temor de ser asaltados en alta mar o de un posible SAR:

- 1.- Las unidades de control marítimo informarían directamente al COG o a la Capitanía de Salinas.
- 2.- El COG realizaría la vigilancia y control de la información de las embarcaciones tipo artesanal, así como la comprobación de la misma.
- 3.- El COG informaría a la Capitanía de Salinas o a los puestos de control marítimo algún tipo de novedad con alguna embarcación.

4.- Las unidades de control marítimo procederían a sancionar o acudir en la ayuda de las embarcaciones que informe el COG.

El Centro de Operaciones Guardacostas está dotado de un sistema de monitoreo satelital que le permite visualizar en tiempo real todas las unidades nacionales a las cuales se les ha instalado el dispositivo de rastreo satelital y botón de pánico. Este sistema de posicionamiento presenta en un monitor la posición exacta, rumbo, su velocidad su trayectoria, su distancia a los contactos más cercanos que puedan prestar auxilio en caso de una emergencia.

Actualmente se está instalando a nivel nacional los dispositivos de rastreo satelital siendo Santa Rosa una de los primeros puertos con la cobertura parcial de la mayoría de sus embarcaciones tipo artesanales.

Además cuenta con una eficiente base de datos integral que permite obtener todo tipo de información del personal mercante que se encuentra navegando. Esta información es de vital importancia, principalmente para las operaciones de búsqueda y rescate, pues a través de ella se logra contactar a unidades que requieran asistencia, obteniendo información como frecuencias de escucha, números de teléfonos satelitales, señal de llamada y otros.

A más de monitorear todas las unidades nacionales alrededor del mundo, el Comando de Guardacostas, a través del COG, conoce la ubicación en tiempo real de cada una de sus patrulleras, lo que le permite actuar frente a emergencias en un menor tiempo.

4.1.4. ACCIÓN DEL CUERPO DE GUARDACOSTAS EN BASE A LAS DENUNCIAS DE ASALTOS O ROBOS A EMBARCACIONES ARTESANALES

A través del registro de las denuncias en zonas verdaderas donde se realizan los actos delincuenciales, permitirá al Cuerpo de Guardacostas brindar mayor apoyo en esas zonas, optimizando así su trabajo y eficiencia.

Los pescadores artesanales, en cierto porcentaje de los casos de robo de sus motores y embarcaciones no son realizados en territorio ecuatoriano, sino

en territorio peruano, donde se encuentra los mayores recursos pesqueros. Pero al presentar la denuncia del robo de sus motores o embarcaciones en territorio peruano no pueden acceder al proyecto de inversión “Fortalecimiento de las Capacidades de los pescadores artesanales de las regiones Costa y Galápagos” del Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca (MAGAP), debido a que este entregará motores a pescadores artesanales que sufrieron robos en alta mar dentro del territorio ecuatoriano, mas no en territorio peruano.

4.2. OBJETO DE ESTUDIO

El contexto en el cual rige la propuesta de tesis se encuentra circunscrito a la realidad que viven los pescadores artesanales de Santa Rosa con relación al robo de embarcaciones y motores en alta mar al realizar sus faenas cotidianas. Una de las finalidades de la propuesta de tesis, es la reducción de los actos delincuenciales que sufren las embarcaciones artesanales mediante la inspección del dispositivo de rastreo satelital instalado en la unidad y al realizar el control de las zonas de faena en las cuales van a trabajar, para poder realizar una cobertura con las unidades Guardacostas y garantizarles seguridad y protección durante las mismas en esas zonas o áreas.

Con ello buscamos desarrollar un control marítimo a través de unidades Guardacostas, según la finalidad expuesta en la justificación de la propuesta de tesis, para que pueda ayudar a reducir los actos delincuenciales y mejorar su seguridad en la mar, la que se ve amenazada día a día. Además de captar la atención de sectores pesqueros de otras parroquias y ciudades para que identifique las ventajas que ofrecen estas herramientas e incursionarlos en todo nuestro mar territorial.

Pretendemos con esta propuesta captar la atención del gremio de pescadores artesanales del puerto al solicitar los permisos de zarpe, para que comiencen a participar de manera activa en la cooperación y colaboración con los puntos de control marítimo informándolos de los mismos y la inspección de los dispositivos de rastreo satelital instalados en la embarcación previo a su zarpe.

4.3. ASPECTOS TÉCNICOS OPERATIVOS DE LA PROPUESTA

La unidad Guardacostas tipo Albatros 830, ubicada en la Estación Fija de Salinas realizaría los patrullajes hasta las 6 millas náuticas desde la estación fija hasta la posición del punto de descrito en la Figura 10, pudiendo extenderse las millas náuticas de patrullaje de acuerdo a las órdenes de operaciones del Cuerpo de Guardacostas.

4.3.1. HORARIOS DE LOS PATRULLAJES

Los horarios de patrullaje de la unidad tipo Albatros 830 y de las dos unidades Tipo Albatros o fibras, de la estación fija de Salinas y la Capitanía de Salinas respectivamente, será en conjunto.

De acuerdo al Sr. ALFG-GC Francisco Hermenegildo, Oficial Guardacostas de la Estación fija de Salinas, los horarios con mayor eficacia de resultados, al ser los horarios donde se registran el mayor ingreso o salida de embarcaciones del Puerto de Santa Rosa, pueden ser los siguientes:

- En la tarde sería de 16H00 a 18H00
- En la mañana sería de 05H00 a 08H00, horarios al cual están entrando y saliendo las fibras menores a 10TRB.

En una entrevista realizada al Sr. ALFG-GC Edwin Baldeon, oficial Guardacostas y comandante de una unidad Tipo PCR, sugirió los horarios en los cuales deberían estar estos puntos de Control Marítimo para obtener una mayor efectividad, en los siguientes horarios:

- En la mañana de 04H00 a 08H00
- En la tarde de 16H00 a 20h00

Al realizar el análisis de las entrevistas realizadas a señores oficiales guardacostas sobre los horarios en los cuales deberían estar estos puntos de control marítimo, se determinó los siguientes horarios:

- De 04H00 a 08H00 y
- De 16H00 a 20H00

4.3.2. ASPECTOS TÉCNICOS DE LA UNIDAD

La Unidad Tipo Albatros 830, actualmente se encuentra operativa, y se encuentra ubicada en la estación fija de Salinas y tiene la siguiente autonomía:

- Tiene una autonomía de 400 litros (100 Glns), equivalente a 3 horas a 5000 RPM.
- Una velocidad máxima de 35 Nudos.
- La capacidad para una dotación de 5 personas + piloto
- Abastecimiento de combustible es en el mismo muelle de la Estación Fija.

Actualmente estas unidades realizan operativos de patrullaje de 4 horas, de las cuales 2 horas son de ida y 2 horas de vuelta, encontrándose a bordo de su base a la quinta hora. No tendría ningún inconveniente en realizar los controles de las embarcaciones en los horarios planteados en los horarios de patrullaje.

Las unidades Guardacostas Tipo fibra de la Capitanía de Salinas no tendrían ningún problema para realizar estos controles en los puntos de control marítimo planteados. Actualmente se encuentran operativas:

- Abastecimiento de combustible, se lo realiza en el Puerto de Santa Lucia, lugar donde se abastecen las unidades guardacostas de la Capitanía de Salinas y la estación fija.
- La autonomía depende del número de motores fuera de borda que se instalen en la unidad. En el caso de la instalación de 1 motor de 75 HP para el control marítimo a las afueras del Puerto de Santa Rosa, consumiría 12.5 galones la hora aproximadamente.

4.3.3. PERSONAL REQUERIDO PARA LAS UNIDADES GUARDACOSTAS PARA LOS PUNTOS DE CONTROL MARÍTIMO

Dentro del nuevo Orgánico de personal para la Estación fija de Salinas se encuentran 08 tripulantes y 02 señores oficiales.

En la entrevista realizada al Sr. ALFG-GC Francisco Hermenegildo, mencionó que **“actualmente los tripulantes están a 4 guardias, tienen que pasar ronda, por ejemplo si alguna está de guardia hoy todo el día, al día siguiente tienen que salir a patrullar a cualquier hora, no tienen descanso”**.

Como en la estación fija de Salinas ya se tiene personal destinado para los patrullajes, no necesitaría aumentar su personal, bastaría con una nueva organización en cuanto a los horarios de patrullaje y las guardias a realizarse.

En las 2 unidades Guardacostas tipo Fibra, se requerirían de 6 tripulantes más, 3 por cada Fibra, los cuales podrían turnar sus trabajos con el personal del Reten Naval de Santa Rosa para cumplir con los horarios de Control Marítimo, al encontrarse cerca del mismo.

4.3.4. COSTOS DE LOS PATRULLAJES EN LOS PUNTOS DE CONTROL MARÍTIMO

Tabla 4.10 CONSUMO DE COMBUSTIBLE DE LAS UNIDADES GUARDACOSTAS

	UNIDAD	SISTEMA	CONSUMO DE COMBUSTIBLE @ VEL. ECONOMICA (GAL/H)	CONSUMO DE COMBUSTIBLE @ VEL. MAXIMA (GAL/H)	CONSUMO PROMEDIO (GAL/H)
ALBATROS	ALBATROS	MT 1	10	15	12,5
INTERCEPTORA	INT	MT1	7	12	9,5

Fuente: Comando de Guardacostas

Elaborado por: Alex Silva V.

En la tabla 4.1 se puede observar que en promedio las unidades de COGUAR que se encuentran en Salinas, en la Estación Fija, son las tipo albatros e interceptora que consumen en promedio 12,5 galones la hora.

Tabla 4.11 CONSUMO DE COMBUSTIBLE DE UNIDADES GUARDACOSTAS SALINAS

//	UNIDAD	SISTEM A	NUMERO DE DIAS DE OPERACIÓ N	NUMERO DE HORAS DE OPERACIÓ N POR DIA	NUMERO DE HORAS DE OPERACIÓ N	CONSUMO DE COMBUSTIBL E EN OPERACIÓN	COSTO DE COMBUSTIBL E (USD)
ALBAT.	ALBAT.	MT 1	360	4	1440	14400	28800
INTERCEP	INT	MT1	96	1	96	672	672

Fuente: Comando de Guardacostas

Elaborado por: Alex Silva V.

En la Tabla 4.2 se puede observar que en los parámetros analizados anteriormente las unidades guardacostas:

- Tipo ALBATROS 830 tiene un consumo promedio de 12.5 Gal/h de Gasolina tipo “Súper” y un costo de 80 USD aproximadamente diarios por 4 horas de operación.
- Tipo INTERCEPTORA tiene un consumo promedio de 9.5 Gal/h de Diésel y un costo de 7 USD aproximadamente diarios por 1 hora de operación, si realiza 4 horas de operación tendría un costo de 28 USD aproximadamente.

CONCLUSIONES

- Los pescadores artesanales del Puerto de Santa Rosa, demuestran un alto temor de su seguridad en la mar al realizar sus faenas, y manifiestan que en la actualidad no existe zonas seguras de pesca. Por lo tanto la intervención de las unidades del cuerpo de Guardacostas permite garantizar la seguridad de las faenas en alta mar.
- La intervención efectiva de las unidades Guardacostas solo será posible con la ayuda de los propios pescadores artesanales al precisar en sus denuncias los puntos conflictivos permitiendo a las unidades Guardacostas una planificación efectiva para contrarrestar las acciones Delictivas
- La propuesta de puntos de control marítimo es factible con los medios que dispone la Capitanía de Salinas para el control de la zona de Santa Rosa, permiten implementar puntos de control durante el zarpe y arribo de las embarcaciones como medida de disuasión al accionar de las bandas delictivas que atentan a la seguridad de la zona.

RECOMENDACIONES

- Realizar la difusión de la implementación de los puntos de Control Marítimo, al solicitar los permisos de zarpe en el Reten Naval de Santa Rosa o la Capitanía de Salinas, y fomentar la colaboración del gremio de Pescadores Artesanales para optimizar la intervención del Cuerpo de Guardacostas para garantizar su seguridad.
- Controlar el cumplimiento de los permisos de zarpe y proceder de acuerdo a los artículos establecidos en el Código de Policía Marítimo, en el TITULO V (Del Tráfico Marítimo) en la Sección XII (Del despacho de embarcaciones de los puertos nacionales), en el Art. 321, Art. 325 y Art. 326, los cuales tienen hasta veinticuatro horas después de haber sido despachados para permanecer en su fondeadero.
- Implementar el control permanente por parte de la Capitanía de Salinas y el retén Naval de Santa Rosa de la instalación de los dispositivos de rastreo satelital en embarcaciones menores a 10 TRB y proceder de acuerdo a los artículos del Código de Policía Marítimo, en el TITULO VIII (De las sanciones) para establecer sanciones a las embarcaciones que no cumplan esta disposición.

BIBLIOGRAFÍA

- CAPITANÍA DE SALINAS. (14 de Agosto de 2014). ESTADISTICAS DE ASALTOS/ROBOS. *ASALTOS/ROBOS DE MOTORES Y EMBARCACIONES*. Salinas, Santa Elena, Ecuador.
- CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, (. (10 de febrero del 2014). ASAMBLEA NACIONAL CONSTITUYENTE. En R. d. Ecuador, *CÓDIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL (COIP)*. Quito: Registro Oficial N°180.
- Eduardo Macías. (15 de Agosto de 2014). Presidente de la Cooperativa de Pesca de Santa Rosa. (CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, 10 de febrero del 2014) (G. 4. Silva, Entrevistador)
- Ing. Roberto Lucas Saltos, Esp. (2011). *Guía para la Elaboración de los Proyectos Académicos de Investigación*. Salinas: Universidad Naval "Cmdt. Rafael Moran Valverde".
- LA ASAMBLEA NACIONAL CONSTITUYENTE. (2008). *CONSTITUCIÓN POLITICA DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR 2008*. Ciudad Alfaro, Montecristi, provincia de Manabí: Registro Oficial 449.
- Las Naciones Unidas. (2004). *El Derecho del Mar*. NUEVA YORK: Naciones Unidas.
- Pontony Zumárraga Aguinaga. (2012). ESTUDIO DEL DERECHO MARÍTIMO. En P. Z. AGUINAGA, *ESTUDIO DEL DERECHO MARÍTIMO* (pág. 135). Guayaquil-Ecuador: Edilex S.A.
- Ruiz Olabuénaga. (2012). *Metodología de la Investigación Cualitativa*. Bilbao, España: Universidad de Deusto.
- ZUMÁRRAGA AGUINAGA, J. P. (2009). *INTRODUCCIÓN AL DERECHO MARÍTIMO ECUATORIANO*. Guayaquil-Ecuador: Edilex S.A.
- ZUMÁRRAGA AGUINAGA, P. (2012). *ESTUDIO DE DERECHO MARITIMO ECUATORIANO* (1ra. Edición ed.). Guayaquil-Ecuador, Ecuador: Edilex S.A.

WEBGRAFÍA

- Diario "El Telégrafo"*. (06 de JULIO de 2014). Obtenido de EL TELÉGRAFO:
<http://www.telegrafo.com.ec/economia/item/la-pesca-artesanal-genera-100-millones-en-exportaciones-al-ano.html>
- Diario "PP El Verdadero"*. (12 de Septiembre de 2011). Obtenido de Diario "El telégrafo":<http://www.ipv6.ppelverdadero.com.ec/pp-al-dia/item/por-robos-y-muertes-exigen-mas-controles-en-alta-mar.html>
- Ex-Presidente Gustavo Noboa Bejarano. (24 de Octubre de 2002). Decreto Ejecutivo 3198. *Registro Oficial 690*. Obtenido de REGLAMENTO A LA LEY DE PESCA Y DESARROLLO PESQUERO.: <http://www.cnaecuador.com/images/doclegal/Reglamento%20a%20la%20Ley%20de%20Pesca%20y%20Desarrollo%20Pesquero.pdf>
- Hugo Tobar Vega. (Agosto de 2009). *REPOSITORIO DE ESPOL*. Obtenido de <https://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/7651>
- LA COMISION DE LEGISLACION Y CODIFICACION, H. (11 de Mayo de 2005). *LEY DE PESCA Y DESARROLLO PESQUERO, CODIFICACION*. Obtenido de CAMARA NACIONAL DE ACUACULTURA:<http://www.cnaecuador.com/images/doclegal/Ley%20de%20Pesca%20y%20Desarrollo%20Pesquero.pdf>
- Subsecretaria de Puertos, T. M. (24 de Junio de 2014). *Ministerio de Transporte y Obras Públicas*. Obtenido de Ministerio de Transporte y Obras Públicas: <http://www.obraspublicas.gob.ec/en-santa-elena-se-inicia-campana-gratuita-de-matriculacion-de-embarcaciones-pesqueras/>
- VALM. LUIS JARAMILLO ARIAS. (26 de Junio de 2013). *ARMADA DEL ECUADOR*. Obtenido de CONCEPTO ESTRATÉGICO MILITAR 2014-2017: <http://www.armada.mil.ec/transparencia/concepto-estrategico-maritimo-2014/>
- Viceministerio de Acuicultura y Pesca. (10 de Diciembre de 2013). MAGAP entregará motores a pescadores artesanales que sufrieron robos en alta mar. Obtenido de <http://www.agricultura.gob.ec/2013/12/>