



**ESTRATEGIA DE CONTROL ANTE EL HURTO DE AUTOMOTORES EN
UNA CENTRAL MAYORISTA.**

Autor:

JOSE SIMON GRACIA MUÑOZ

Director:

RUTH MERY QUITIAN

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES, ESTRATEGIA Y
SEGURIDAD
ESPECIALIZACION EN ADMINISTRACION DE LA SEGURIDAD
BOGOTA. D, C.
2018**

Tabla de contenido

	Página
Resumen	1
Abstract	2
Introducción	3
Desarrollo	
• Contextualización de una Central Mayorista.	4
• Factores que inciden en la inseguridad dentro de una Central Mayorista.	6
• Estrategia de control propuesta para las Centrales Mayoristas	12
Conclusiones	20
Referencias	21

Resumen

En el presente ensayo se realiza un análisis de las diferentes actividades, funciones y operaciones dentro de las centrales mayoristas de abastos en Colombia, revisando las falencias encontradas tanto en las operaciones logísticas como en aspectos directamente relacionados con la seguridad, en temas como el control de ingreso de vehículos, sistemas de parqueo, señalización, ingreso de personas, modalidades de hurto, sistemas de cargue y descargue, los cuales han estado influenciando un incremento en el número de hurtos a automotores dentro de las centrales. Este análisis permite diseñar una estrategia de seguridad y prevención que pueda ser aplicada en las centrales mayoristas de abastos, con el fin de evitar el hurto a automotores.

Palabras claves: Seguridad, Automotores, Hurto, Parqueos, modalidades, Estrategia.

Abstract

In the present essay an analysis of the different activities, functions and operations is carried out within the wholesale supply centers in Colombia, reviewing the shortcomings found both in the logistics operations and in aspects directly related to security, in topics such as the control of entry of vehicles, parking systems, signage, entry of people, theft, loading and unloading systems, which have been influencing an increase in the number of car thefts within the plants. This analysis allows the design of a safety and prevention strategy that can be applied in the wholesale supply centers, in order to avoid theft of vehicles.

Keywords: Security, Automotive, Theft, Parking, modalities, Strategy.

Introducción

El propósito de este ensayo es plantear una estrategia para disminuir las cifras de hurto de automotores dentro de una central mayorista (Abastos), que permita complementar las acciones que se realizan actualmente por parte de las entidades encargadas de la seguridad, como son Policía Nacional y empresas de seguridad, y que contemple avances tecnológicos para el control del ingreso y salida de vehículos.

Cuando se hace referencia a una central mayorista, como lo es abastos, es necesario explicar que la misma hace parte de una sociedad colombiana, quien se reconoce como el ente organizador del sector agropecuario de la capital del país, en ella diariamente confluye un significativo número de personas y automotores. Lo anterior implica una serie de eventos que deben ser estimados dentro del análisis de riesgos en el sector de la seguridad, especialmente en lo que corresponde al hurto de vehículos, es por ello que el objetivo del ensayo conlleva el establecer estrategias que generen una prevención primaria y minimice el impacto frente a este delito.

Para desarrollar este objetivo se debe hacer un análisis de todos los factores presentes en el hurto a vehículos, para lo cual se tendrán en cuenta las falencias o acontecimientos críticos, así como los datos estadísticos y planes de control, entre otros, para que su análisis permita generar nuevas estrategias de seguridad en este sentido. En el ensayo se incluye una contextualización de un mercado o central mayorista, su definición, operatividad y grado de importancia dentro de la dinámica económica de una ciudad, así como el análisis sobre los factores, escenarios o hechos que inciden en la inseguridad dentro de sus instalaciones.

Desarrollo

Contextualización de una Plaza Mayorista

Dentro de los sistemas de producción básicos en la economía local, regional y nacional, existe una serie de establecimientos diseñados para abastecer de productos alimenticios y/o de primera necesidad a la comunidad, que son las centrales o mercados mayoristas. Estas surgen como sitio de recepción, recolección y distribución, para el mercadeo de productos agropecuarios, creando mecanismos de comercialización a nivel mayorista o detallista.

El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, confirma la definición oficial de mercado mayorista que se encuentra en el artículo primero del Decreto 397 de 1995:

Se considera mercado mayorista aquella instalación o conjunto de instalaciones construidas y adecuadas para realizar actividades comerciales de compraventa al por mayor de productos de origen agropecuario y pesquero, con el objeto de abastecer suficientemente a la población y facilitar el proceso de modernización de la comercialización, mediante el mejoramiento de las técnicas de manejo de los productos y de las prácticas de mercadeo.

(FAO, 2010, p. 6).

Respecto al control operativo en una central mayorista, en el que su análisis es de vital importancia para la realización de este ensayo:

En general, en todos los mercados se ejerce control en cuanto a horarios de funcionamiento, tráfico vehicular interno, estacionamiento, manipulación y traslado eficiente de productos, uso adecuado del espacio y eliminación de desperdicios y actividades de limpieza. Sin embargo, no en todos es evidente el control efectivo de todas estas variables, ya que el caos vehicular interno, las basuras y el mal uso de los espacios de parqueo dejan ver en algunos casos deficiencias en ese sentido, lo cual podría significar que la problemática supera la capacidad operativa del ente encargado de la gestión y la administración del mercado.

Aun así, en todos los mercados se manifiesta una buena relación entre las directivas y los usuarios del mercado gracias a estrategias internas, tales como trabajo mancomunado en comités con participación pública y privada, fijación de normas claras para el uso del mercado, participación de los comerciantes en la junta directiva y, por tanto, en la toma de decisiones, prioridad a las necesidades y sugerencias de mejoramiento planteadas por los mismos comerciantes. Uno de los temas críticos es el del manejo de la informalidad en los mercados mayoristas, por la presencia de vendedores ambulantes dentro de las instalaciones de los mercados y por la informalidad que hay entre los comerciantes en la medida en que no se manejan los requisitos establecidos para el funcionamiento de cualquier negocio.

(FAO, 2010, p.9)

Factores que inciden en la inseguridad dentro de una Central Mayorista

Si se tiene en cuenta que una central mayorista es un establecimiento de gran tamaño y afluencia de público donde se realizan intercambios comerciales, se puede deducir que también son grandes y diversos los riesgos para salvaguardar los productos y la integridad de personas, automotores, instalaciones y elementos comunes, y que por supuesto, también son numerosos, diversos y complementarios los esquemas de seguridad que se deben implementar.

Así, los problemas más relevantes giran en torno a aspectos de movilidad en los alrededores y dentro de los mercados, la seguridad, el control de normas y la salubridad de los alimentos.

Existen diversos aspectos propios de la dinámica dentro de la logística de la central mayorista que pueden incidir en la seguridad, y específicamente, en las cifras de hurto a automotores, tales como:

- Deficiente control de ingreso y salida de automotores a la central mayorista.
- Extensos horarios de funcionamiento del establecimiento.
- Congestión en tráfico vehicular interno tanto de automotores (motocicletas, mototaxis, automóviles, furgones y vehículos de carga) como de bicicletas, bicimotos y vehículos de tracción animal.
- Falta de diseño y ubicación adecuada de estacionamientos, zonas comunes, vías.

La siguiente Tabla resume parte de los principales problemas que han indicado los gerentes de los mercados, según estudio en relación con el tema de interés en este estudio:

Tabla 1. Problemas asociados a los mercados mayoristas

Componente	Problemas
Tránsito	No se aplican reglamentos de transporte. Falta presencia institucional. Dificultades de movilidad y transporte informal. Accidentes de tránsito frecuentes. Falta de control por parte de las oficinas de tránsito municipal. Incumplimiento de las normas locales de tránsito y falta de control por parte de las autoridades competentes (tipo de vehículos permitidos, horarios, transbordo de alimentos, etc.).
Control de normas	Desconocimiento de la normatividad por parte de todos los agentes de la cadena Invasión de áreas comunes y del espacio público en los alrededores de los mercados, cuyo control está bajo las secretarías de gobierno. No hay control sobre el cumplimiento de las normas; en la práctica, se cumplen voluntariamente.

Fuente: (FAO, 2010, p.17)

Debido a que diariamente se presentan situaciones como el constante caos vehicular interno, la dificultad en la recolección de las basuras y la falta de conciencia y civismo a la hora de usar los espacios de parqueo, los cuales provocan escenarios u operaciones problemáticas, generando inseguridad o acciones en contra de la sana convivencia, el área logística y de seguridad dentro de su planeación debe tener en cuenta diversas variables, lo que vuelve complejo el control efectivo de los factores que pueden llegar a afectar el funcionamiento y seguridad de las dependencias, se deberá tener en cuenta estas diversas variables, para realizar un control efectivo dentro de la central mayorista.

Una central mayorista no tiene control directo sobre el ingreso o permanencia de individuos dentro y fuera del mismo, y no se puede ejercer control sobre los vendedores informales o ambulantes que trabajan dentro de sus establecimientos.

Teniendo en cuenta esto, es muy complicado determinar que tipo de personal puede ser considerado vendedor o no dentro de una central mayorista, impidiendo determinar cuanto tiempo puede durar dentro del establecimiento, con quien y de que manera se puede comunicar y qué tipo de productos puede comercializar. Esta falta de control puede generar que hayan “delincuentes simulando ser comerciantes” o, “ventas de productos o elementos considerados ilegales”, incrementando los actos delictivos dentro y fuera del establecimiento.

Dentro de las centrales mayoristas se encuentra un número limitado de parqueaderos, los cuales cuentan con seguridad privada, pero generalmente estos parqueaderos sólo atienden un pequeño porcentaje de vehículos. En el caso de una central mayorista en Bogotá, sólo hay parqueadero para un 25% a 30% del total de vehículos que ingresan diariamente.

Otro elemento importante para tener en cuenta es que existen diferentes tipos de automotores que ingresan y salen a una central mayorista, los cuales son diversos: vehículos de carga de diferentes capacidades, automóviles, camionetas, furgones, motocicletas, ciclomotor, bicicleta o de tracción animal.

Como es sabido, cualquier tipo de vehículo puede ingresar a una central y no existen canales de regulación en cuanto al tiempo de permanencia, ubicación o parqueo, movilidad y uso que se le da a estos.

Actualmente la única herramienta de control de acceso, así como de cobro, es una especie de derecho de ingreso, llamado comúnmente peaje, el cual se paga a la salida de las centrales mayoristas. Este peaje está en función del tipo de automotor, más no del tiempo de permanencia

del mismo dentro de la central mayorista. Esto obviamente, no genera ninguna sensación de apuro por parte de las personas que ingresan, encontrándose casos de automotores que parquean todo el día o varios días, generando congestión y evitando que el espacio sea ocupado por otros automotores que sí requieren el servicio. Una solución podría ser el cobro de peaje en función del tiempo de permanencia.

Adicional, a pesar de que existen normas que regulan el transporte y distribución de productos, alimentos, bienes y servicios, los vehículos autorizados para tal fin no son organizados a la hora de transitar o parquear dentro de las centrales mayoristas. Esto queda evidenciado en que este tipo de actuaciones puede ser una de las causas por las cuales la forma de parquear de los vehículos, así como el cargue y descargue de estos, sean factores que pueden generar la iniciativa de robo de automotores.

Las características actuales de los abastecimientos de vehículos dentro de una central mayorista son:

- Cada comerciante tiene su propia zona de descargue; sin embargo, los conductores no usan los asignados para tal fin.
- Se combinan carga y descarga en todo momento, creando una sensación de desorden y poca logística en los procesos
- Se evidencia una falta de cultura y disciplina por parte de los comerciantes, lo que impide aplicar los reglamentos y la normatividad fijados.

Otro factor no menor y sumamente importante para tener en cuenta a la hora de diseñar estrategias de seguridad preventivas contra el hurto de vehículos dentro de una central mayorista, tiene que ver con los sistemas de señalización para peatones y automotores. Dentro de las

operaciones de vigilancia y control en cualquier lugar, la señalización facilita la identificación tanto de personas como de lugares, con el fin de demarcar campos de acción.

Con respecto a la señalización de vías y zonas comunes, las administraciones de las centrales mayoristas junto a los organismos de vigilancia y control se han esforzado por demarcar y/o señalar tanto las zonas de tránsito de peatones y automotores, como las zonas de interacción de estos, con el fin de generar orden y veeduría. Pese a estas indicaciones, tanto peatones como conductores en general no cumplen con las respectivas normas al cometer los siguientes actos:

- Así existan señales que indican zonas adecuadas de parqueo, algunos conductores hacen caso omiso a ellas y parquean en cualquier lugar, exponiendo sus vehículos y de paso, su integridad física a posibles delincuentes.
- Algunos conductores conducen en zonas donde se procede a la carga y descarga de vehículos de gran tamaño, impidiendo la correcta logística referente a la movilización de productos, bienes y servicios.
- Algunos conductores hacen caso omiso a las señales de tránsito instaladas dentro de las centrales mayoristas, conduciendo en contravía o en zonas peatonales, provocando inseguridad y posibles accidentes.

De esta manera se concluyen las posibles causas que generan estados de inseguridad, las cuales son motivo de análisis y control continuo por parte de los organismos implicados en promover la seguridad y la sana convivencia, tanto para peatones, como para vendedores y vehículos.

Finalmente, es importante describir las modalidades de hurto a automotores:

- Halado: se realiza cuando el carro está sin pasajeros, parqueado en bahías o en la calle; mediante distintas técnicas los delincuentes se llevan el automóvil.
- “Estuche o pluma” (llave maestra): el carro se abre y enciende con una pluma (llaves hechizas elaboradas con seguetas, destornilladores o de carbón).
- Entrega o de confianza: se da por descuido de los conductores, cuando abandonan el auto dejando las puertas abiertas y el carro encendido o con las llaves puestas. Esta situación es aprovechada para abordar el vehículo y huir con él.
- “El taco”: se usa un martillo o taco para romper el encendido del carro, el cual se enciende haciendo ignición con los cables.
- Autorrobo o asegurado: cuando una persona quiere deshacerse del vehículo (por lo general para cobrar un seguro) y contacta a los delincuentes para planear el hurto del carro con la complicidad del propietario. Hay un acuerdo de dinero que paga el propietario a los delincuentes, y acuerdan realizar la denuncia brindando a los delincuentes el tiempo suficiente para ocultar, vender o despiezar el auto.
- Inicio: en esta modalidad se tiene un mayor trabajo previo, se ubica el vehículo que se va a hurtar y se busca la complicidad de vigilantes o encargados de la seguridad del vehículo. También se da por complicidad de lavaderos y parqueaderos donde los propietarios dejan las llaves de los carros, y los delincuentes pagan por las copias de las llaves para luego hurtar los vehículos.

- “Lujos” (hurto autopartes): con el carro estacionado o en movimiento, se hurtan los accesorios o partes de lujo del carro, es decir, espejos, antenas, tapas de llantas, radios, entre otros.

(Policía Nacional de Colombia, s.f, p.3)

De estas modalidades de hurto, las que se presentan en mayor frecuencia dentro de una central mayorista son el halado, entrega y autorrobo. Por ejemplo, en una central mayorista del total de robos el 85% fueron por halado y 15% por autorrobo. Como consecuencia, es importante continuar con las campañas de sensibilización que realiza la Policía Nacional en conjunto con las empresas de seguridad, de manera que se esté generando una recordación constante para que los conductores no dejen descuidados los automotores. De igual forma se recomiendan realizar operativos con Policía de Transito, También continuar con las investigaciones por parte de la seccional de investigación criminal, para encontrar casos de autorrobo, y desarticular las bandas delincuenciales, para así mostrar los resultados a la comunidad, detallando las penas que lleva el cometer este delito.

Estrategia de control propuesta para las centrales mayoristas

Como se vio anteriormente, uno de los objetivos de mayor importancia y que hace parte del plan operativo de una central mayorista es el fortalecimiento de la seguridad, para garantizar un lugar amparado y protegido contra diversos riesgos, entre ellos, el riesgo de hurto a automotores. Mediante el fortalecimiento de la seguridad, las Centrales Mayoristas pretenden

proporcionar un lugar que genere confianza entre las personas, empresas y/u organizaciones que allí concurren para realizar su actividad comercial.

Para cumplir el objetivo de seguridad, la Administración de las Centrales Mayoristas se apoyan con la Policía Nacional, sus empresas de Vigilancia y Seguridad Privada, y otras, para diseñar, ejecutar y fortalecer esquemas de seguridad; pero como la dinámica propia de la logística de las Centrales, su crecimiento y evolución rebasan esos esquemas y los hace vulnerables. Por esto, permanentemente a estos esquemas o estrategias en equipo, se les efectúa planes de mejora, donde además se está innovando e implementando normas, protocolos, y herramientas constantemente, para minimizar los riesgos normales de la operación y actividades dentro de una Central Mayorista. Esta es una tarea que las entidades involucradas están realizando día a día, por lo cual no enfocaré mi estrategia hacia este tipo de tarea.

Vale la pena comentar que un ejemplo de esta importante tarea la ilustra en su informe de gestión una reconocida central mayorista bogotana en el cual expresan que realizaron operativos de seguridad que incluyen: investigaciones a bandas implicadas en casos de hurtos, intervenciones de la policía nacional dentro de la central, acciones preventivas y de apoyo como manejo de informantes, recuperación de áreas comunes, requisas constantes, incautación de armas, y que una de las estrategias de seguridad que originaron disminución en el hurto a vehículos en 2017, en comparación con el 2016, fue la implementación de un control de acceso a la Central:

Se destinaron 9 guardias de seguridad de apoyo, los cuales de acuerdo al análisis de volumen de ingresos, horas pico, y días de mayor numero de ingreso de personas, realizan acciones de control, registro, requisas, incautaciones de armas

blancas, control en el ingreso de vendedores informales, control de tinteros, vendedores ambulantes ilegales, control de Vehículos de tracción humana sin documentos, entre otras acciones

(Corporación de Abastos de Bogotá, 2018, p. 54)

No obstante, esas medidas ejecutadas en 2017 en la central resultaron insuficientes para mantener la disminución del hurto de vehículos en lo corrido de este año 2018.

“Se ha presentado un aumento de casos en hurto a vehículos en ese lugar, un total de 7 automotores, mientras que en el 2017 fueron un total de 4 automotores”

(Policía Metropolitana de Bogotá, comunicación personal, 2018).

El resultado anterior evidencia hoy la necesidad de hacer un nuevo ajuste, para evitar que se genere desconfianza entre los comerciantes y evitar la sensación de impotencia, temor y desamparo, lo cual como se mencionó antes, afecta también la dinámica económica si se tiene en cuenta la importancia de los automotores en el transporte de productos para que la central cumpla su papel en la recepción, recolección y distribución dando impulso a la economía local y nacional.

Todas las acciones mencionadas anteriormente son una tarea que las entidades involucradas está realizando día a día, por lo cual no enfocaré mi estrategia hacia allí.

Es importante mencionar algunos datos de la central mayorista confirman que el volumen de ingreso de toda clase de automotores está alrededor de 10500 a 12000

diariamente, los cuales transportan productos y personas para y desde sus 57 bodegas, las que a su vez distribuyen a 6000 locales de expendio en su área de 420000 metros cuadrados y desde allí para la ciudad y las demás regiones de Colombia. (Corporación de Abastos de Bogotá, comunicación personal, 2018)

Así las cosas, los automotores son determinantes en la dinámica comercial de la Central y de la región, por lo cual se debe controlar el aumento de Hurtos.

Por otro lado, si se tiene en cuenta el móvil de beneficio económico que estimula el hurto de automotores, insuficiencia de parqueaderos o bahías de parqueo, el descuido de los dueños al dejarlos sin seguridad y sin control, el acceso libre a la central y salida solo con comprobante de pago del peaje, el quite a las cámaras de registro, y la gran afluencia de vehículos de toda clase, personas, animales, etc.,; y el insuficiente control a la entrada y salida de vehículos, se entiende porqué se facilitaron e incrementaron en el último año las cifras de hurto.

Como estrategia para fortalecer la seguridad relacionada con el hurto a automotores en el contexto ya descrito, sería relevante plantear una herramienta tecnológica que consiste en un sistema de parking o control de acceso vehicular, la cual se podría adecuar para realizar diferentes funciones según las necesidades de la central mayorista y de sus instalaciones. Esto permitirá tener un control de los vehículos que circulan por la central mayorista, y permitirá disminuir los casos de hurto a automotores por casi todas las modalidades.

El sistema recomendado de ingreso es un Sistema de impresión de ticket o de suministro de tarjetas inteligentes, colocado en cada vía de entrada a la instalación junto con una barrera automática, como se muestra en la figura 1, de manera que cada vehículo que ingresa obtendrá un ticket o tarjeta de acceso, para el pago a la salida, mensualmente o prepago. La máquina de

tickets para estacionamiento genera tickets con código de barras. El ticket que se imprime incluye la fecha y hora de entrada y en el caso de las máquinas más especializadas, el número de la matrícula.

El costo de estas máquinas en el mercado puede oscilar entre USD500 – USD8000 por Unidad, dependiendo de la tecnología, por lo cual cada central mayorista dependiendo de el volumen de ingreso de vehículos, de la modernidad requerida, del presupuesto, etc., debe escoger la que más se adecue a sus necesidades.

En la Figuras 1 y 2 se muestran algunas máquinas de control de ingreso y salidas, con uso de tarjetas, y una máquina de pago.

Figura 1. Consola Negra de Ingreso y Salida



Fuente : Ci24 Controles Inteligentes, 2018.

Figura 2. Máquina de Pago



Fuente: Ci24 Controles Inteligentes

Adicional, se debe adquirir un número de máquinas inteligentes igual al número de salidas de la Central, para ser ubicadas en lugares estratégicos con el objetivo de que allí se pueda pagar el respectivo derecho de ingreso a la Central también llamado peaje, tal como se puede evidenciar en los parqueaderos de los centros comerciales.

Otra posibilidad, en lugar de las máquinas de pago, sería ubicar un mismo número de casetas con personal, para realizar el pago del derecho de ingreso o peaje.

En la salida se deben ubicar las máquinas lectoras del ticket o la tarjeta, que permitan salir al vehículo una vez se haya realizado el pago.

Junto a este proceso, se deben hacer campañas de socialización en conjunto entre el personal de seguridad de la central mayorista, administrativos, vendedores y Policía Nacional para que los conductores se acostumbren a pagar la salida de los peajes con el ticket o tarjeta.

Conclusiones

Debido a la complejidad de las operaciones, al número de automotores que ingresan diariamente, a la falta de parqueaderos suficientes, y a otros problemas derivados de las actividades normales, no resultan ser suficientes para una central mayorista las estrategias actuales de control de hurto de automotores ni la gestión realizada por las entidades encargadas de la seguridad, lo cual hace necesario complementar y fortalecer las acciones de seguridad mediante el uso de herramientas tecnológicas.

La estrategia tecnológica propuesta consiste en colocar un sistema de control de acceso vehicular que incluye un sistema de impresión de Tickets o entrega de tarjetas al ingreso, y colocar 7 puntos de pago de peaje o derecho de ingreso, que podrían ser máquinas inteligentes o casetas de pago, de manera que no puedan salir vehículos que no cuenten con la tarjeta o ticket de ingreso ni el pago del peaje. En el mercado existen diversas tecnologías disponibles, por lo cual dependerá de las necesidades de cada Central la selección de las mismas.

Es necesario en el sector organizacional y en especial en aquellos que muestran vulnerabilidad por sus características, como lo es una Central Mayorista, que se comprenda la importancia de que la inseguridad genera un impacto negativo para quienes están inmersos dentro de las actividades comerciales, donde el establecimiento de estrategias implica necesariamente la adjudicación de recursos económicos y consecuentemente en el apoyo tecnológico, en este sentido se debe sensibilizar a los gerentes hacia el pensamiento de “estar a la vanguardia no implica un gasto, sino una inversión en seguridad”, lo cual generara rendimientos a futuro.

Referencias

Ci24 Controles Inteligentes (2018). Recuperado de <http://www.ci24.com/kioscos-de-pago/pago-automatico-podium/>.

Corporación de Abastos de Bogotá. (2018). *Informe de Gestion 2017*. Bogotá DC. Recuperado el 4 de diciembre de 2018 disponible en: <http://www.fao.org/3/a-as344s.pdf>

FAO. (2010). *La función de los mercados mayoristas en los centros urbanos de Colombia*. Bogota. Recuperado el 20 de noviembre de 2018 disponible en: <http://www.fao.org/3/a-as344s.pdf>

Policia Nacional de Colombia. (s.f). *Hurto de automotores y estrategias contra el delito: una mirada desde la academia, el viictimario y la Policía*. Bogotá DC. Recuperado el 4 de diciembre de 2018 disponible en <https://www.policia.gov.co/sites/default/files/Hurto%20Automotores.html>

Policia Metropolitana de Bogotá. (s.f). *Datos estadísticos de la Criminalidad Cuadrante 125*. Bogotá DC. Comunicación Personal.