**PROTOTIPO DE ALARMA PARA AUTOMOVILES UTILIZANDO EL CONCEPTO DE IoT**

****

**LUIS ANGEL MONTENEGRO LOWY**

**DAVINSON CUERO MONTAÑO**

**CORPORACION UNIVERSITARIA AUTONOMA DEL CAUCA**

**FACULTAD DE INGENIERIAS**

**PROGRAMA DE INGENIERIA ELECTRONICA**

**POPAYAN,**

**PROTOTIPO DE ALARMA PARA AUTOMOVILES UTILIZANDO EL CONCEPTO DE IoT.**

****

TRABAJO DE GRADO PARA OBTAR AL TITULO DE INGENIERO ELECTRONICO

**LUIS ANGEL MONTENEGRO LOWY**

**DAVINSON CUERO MONTAÑO**

ESTUDIANTES

**Ing. JULIO ANDRES MOSQUERA BOLAÑOS**

DIRECTOR

**CORPORACION UNIVERSITARIA AUTONOMA DEL CAUCA**

**FACULTAD DE INGENIERIAS**

**PROGRAMA DE INGENIERIA ELECTRONICA**

**POPAYAN,**

Contenido

[CAPITULO 1: EL PROBLEMA 5](#_Toc29213473)

[1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA 5](#_Toc29213474)

[1.2. JUSTIFICACIÓN 5](#_Toc29213475)

[1.3. OBJETIVOS 7](#_Toc29213476)

[1.3.1. OBJETIVO GENERAL 7](#_Toc29213477)

[1.3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS 7](#_Toc29213478)

[CAPITULO 2: MARCO TEÓRICO O REFERENTES CONCEPTUALES 7](#_Toc29213479)

[2.1. ANTECEDENTES 7](#_Toc29213480)

[2.1.1. NÚCLEO TEMÁTICO COMPONENTES DE SENSADO 7](#_Toc29213481)

[2.1.2. NÚCLEO TEMÁTICO COMPONENTES DE NOTIFICACIÓN 9](#_Toc29213482)

[2.1.3. NÚCLEO TEMÁTICO COMPONENTES DE COMUNICACIÓN 10](#_Toc29213483)

[2.1.4. NÚCLEO TEMÁTICO COMPONENTES DE IDENTIFICACIÓN 10](#_Toc29213484)

[2.2. BASES TEORICAS 11](#_Toc29213485)

[2.2.1. SEGURIDAD 11](#_Toc29213486)

**Lista de Imágenes**

**Imagen 1: Etapas del bloque electrónico………………………………………….xx**

**Imagen 2: Esquema de conexión para la bomba de Gasolina ….…………….xx**

**Imagen 3 y 4: LCD, indicadores de la alarma y teclado matricial……………..xx**

# CAPITULO 1: EL PROBLEMA

## PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

termino seguridad es amplio y acoge varios campos como la seguridad ciudadana, humana, pública, laboral, vial, etc. [1]. Por lo cual este proyecto se basa en la seguridad vehicular (hurto de automóviles). Los sistemas de seguridad son importantes para custodiar los objetos que se consideran valiosos en nuestras vidas y a su vez para la protección de la misma [2]. Debido a la inseguridad vehicular que se está presentando a nivel continental las autoridades de 9 países hicieron una investigación para llevar a cabo una operación que condujera con la captura de más de mil personas y permitir la recuperación de 3.600 vehículos robados en el continente americano [3], entre ellos se encuentra Ecuador que se realizaron 101 capturas, recuperándose 141 vehículos y 2.854 autopartes, del mismo modo en Perú se hicieron 17 detenciones y se encontraron 186 automotores y 129 autopartes, a su vez en Chile se registraron 53 capturas y se hallaron 29 vehículos, toda esta investigación se llevó acabo en el año 2018 [4]. Según el General Jorge Nieto, director de la policía Nacional “Solo en Colombia, las operaciones conjuntas permitieron la recuperación de 386 vehículos y 1.189 motocicletas, avaluados en 25.000 millones de pesos, y de 1.561 autopartes” [3]. Esas cifras dan cuenta del poder de estos grupos, y cuya forma de operar se mostró en la publicación de la revista en el año 2013 de la Policía Nacional, habla sobre las modalidades más utilizadas por los perpetradores en el hurto de vehículos. En la declaración, que hacen los bandidos, afirman que existen varias formas de robar los carros las cuales son: “atraco”, “halado”, “llave maestra”, “estafa”, “el taco”, “falso accidente” [5]. Solo en Colombia se desarticularon 18 bandas y se capturaron a 249 personas sospechosas, en 14 capitales y 21 municipios [3]. Según las estadísticas que maneja la policía nacional del año 2018 solo en el departamento del cauca se reportaron 362 hurtos a vehículos, 61 de ellos fueron hurtados en el municipio de Popayán. Eso demuestra que los esfuerzos que hace la policía para frenar este flagelo, no son suficientes [6].

De acuerdo con las estadísticas anteriores se plantea la siguiente pregunta de investigación: ¿Cómo implementar un prototipo de alarma electrónica que notifique al usuario si su carro está siendo hurtado, utilizando el concepto de IoT?

## JUSTIFICACIÓN

Una de las actividades delictivas que se presenta en el departamento del Cauca es el hurto de automóviles. Según cifras publicadas por el Ministerio de Defensa, del 1 enero hasta el 31 de marzo de 2017 en el Cauca se hurtaron 64 automotores y en ese mismo periodo en el año 2018 se hurtaron 104 vehículos, el departamento del Cauca presento un incremento del 63% para el periodo del 2018. De los cuales en el municipio de Popayán se hurtaron 38 vehículos en el periodo del 2017 y 50 vehículos en el periodo del 2018, Popayán registró un incremento en el 32% de robo de automóviles para el periodo del 2018 [7]. Se han identificado dos tipos de hurtos de vehículos, el primero es cuando el perpetrador solo substrae las pertenencias que se encuentren dentro del automóvil y el segundo cuando se lleva el vehículo [8] [9].

El prototipo estará censando el interior del vehículo e informará al usuario cuando se ingrese de forma no permitida, de otra manera se le informará la ubicación si el automóvil se está moviendo sin consentimiento del usuario.

Las alarmas convencionales que tienen instaladas los automóviles funcionan de la siguiente manera: constan de una computadora central, sensores de apertura y cierre de puertas, sirenas, receptores de radio y baterías auxiliares. Los sensores están instalados en partes estratégicas del carro, pero solo sirven para saber si se ha abierto cualquier puerta, el capó o el baúl, estos a su vez están conectados a la computadora central, esta se comunica con el resto de los elementos como la sirena, las luces o la bocina. Cuando hay una posible entrada forzada al automóvil, enciende las luces del carro delanteras junto con las traseras ejecutando un parpadeo y también hace sonar la bocina, o solamente realiza la alerta la sirena. Otra parte esencial de las alarmas de los carros es el control remoto, este permite activar y desactivar la alarma a una distancia definida, por medio de radio frecuencia, con claves codificadas [10] [11].

Debido a que las alarmas convencionales que están instaladas en los carros no traen: un sensor de proximidad para saber si una persona está en el interior del vehículo y notificación utilizando el concepto de IoT, esto abre una brecha al prototipo que se plantea.

La mayoria de las alarmas para automoviles utilizan una sirena o la bocina, la cual se encarga de hacer ruido encaso de detectar una irregularidad en el carro, dependiendo de la sensivilidad con la que halla sido configurada se puede activar dando falsas alarmas y ha veces este ruido se vuelve molesto, sobre todo en las noches cuando las personas se dispone a descansar. Una persona tarda un promedio 20 segundos en apagar la alarma, si no lo hace este rudio puede prologarse hasta 30 segundos y volver a encenderse. En Ponciano Bajo-Ecuador donde vivia Santiago Viteri cada noche se actibava la alarma del carro de su vecino dos o tres veces, Santiago dice que el ruido de la alarma y tambien las luces que parpadean eran molestos y fastidiaban a unas 4 familias, el causante de que se activara la alarma e interrumpiera el sueño de estas familias era un gato, debido a la sensivilidad del sistema de seguridad con la que estaba configurado [12].

## OBJETIVOS

### OBJETIVO GENERAL

Implementar un prototipo de alarma electrónica para automóviles, que alerta al usuario utilizando el concepto de IoT.

### OBJETIVOS ESPECÍFICOS

* Diseñar el hardware de censado y validación del usuario de acuerdo a los requisitos del cliente.
* Notificar al usuario del estado de seguridad del vehículo mediante el concepto de IoT.
* Validar la implementación del prototipo en un ambiente controlado.

# CAPITULO 2: MARCO TEÓRICO O REFERENTES CONCEPTUALES

## 2.1. ANTECEDENTES

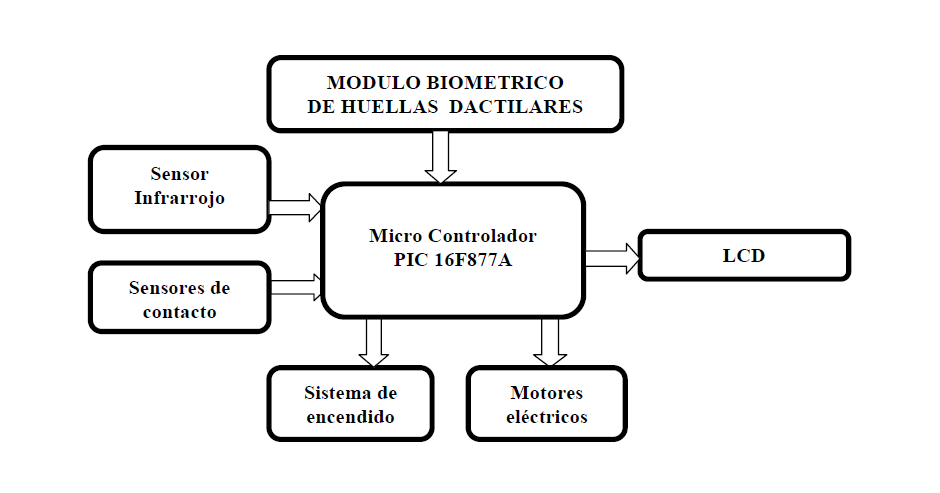
Esta sección será dividida en 4 partes para la descripción de los antecedentes, definidas por los núcleos temáticos. La sección 2.1.1 esta relacionada con el componentes de sensado, la sección 2.1.2 se expone el componente de notificación, la sección 2.1.3 está relacionado con el componente de comunicación por último la sección 2.1.4 indica el componente de identificación.

En general los proyectos [2], [13], [14] y [15] fueron realizados en diferentes países, y cada uno uso tecnología tanto hardware como software no se que palabra poner. A continuación, se describen en relación por núcleos temáticos los aspectos más sobresalientes de cada una de las investigaciones.

### 2.1.1. NÚCLEO TEMÁTICO COMPONENTES DE SENSADO

* En el año 2014, el proyecto [2] desarrollado en Caracas-Venezuela llamado “desarrollo de un prototipo de sistema de seguridad biométrica para automóviles, controlado a través del Bluetooth por un dispositivo Android”, donde se usaron los dispositivos: sensor ZFM-20, el microcontrolador PIC16F870, es el cerebro de esta alarma, y el actuador, es un relé JZC-11F de 5VDC encargado de evitar el paso de corriente para que no pueda ser encendido el automóvil.
* La investigación [13] se realizó en la ciudad de Ambator-Ecuador en el año 2011, llamada “bloqueo electrónico en el encendido de un vehículo, para proporcionar un sistema de seguridad contra robos”, implementaron sensores en las puertas, seguros eléctricos y un sensor infrarrojo para detectar movimiento del carro. El controlador es un PIC 16F877A, los actuadores son los motores de bajar y subir los seguros eléctricos de las puertas, y un relé que evita que encienda la bomba de combustible para que no llegue combustible a la sección de ignición. La siguiente imagen es la ilustración del mecanismo general de cómo está integrada la alarma de este proyecto.

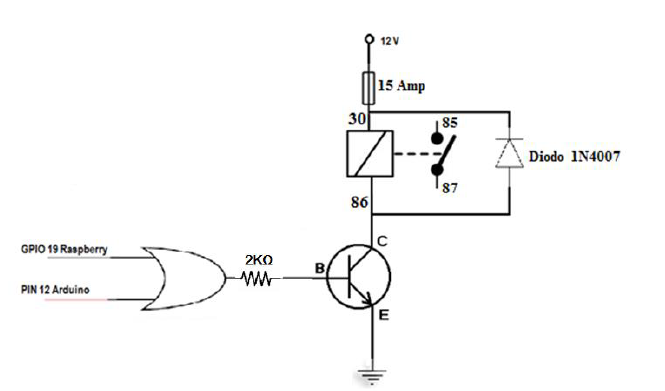
**Imagen 1:** Etapas del bloque electrónico



Fuente [13]

* El sistema de seguridad [14], en el año 2017 en Cuenca-Ecuador desarrollaron la investigación llamada “Diseño e implementación de un sistema de seguridad vehicular mediante reconocimiento facial a través de visión artificial”, emplearon dos controladores, un Arduino mega 2560 para activar y desactivar la alarma por medio de una clave ingresada por un teclado matricial de 4x4, una Rasberry pi 3 modelo B para uso del reconocimiento facial. Un actuador, el cual es un relé de 12V a 30A que permite o impide el encendido de la bomba de combustible. La imagen 2 muestra que el reconocimiento facial como el ingreso de la clave pueden activar o desactivar la bomba de combustible.

**Imagen 2:** Esquema de conexión para la bomba de combustible



Fuente: [14]

* Los autores de [15] en el año 2013 en el municipio de Pereira, desarrollaron el proyecto titulado “Implementación, control y monitoreo de un sistema de seguridad vehicular por redes GSM/GPRS”, donde usaron el controlador Arduino Uno, y los sensores: acelerómetro y monóxido de carbono.

### 2.1.2. NÚCLEO TEMÁTICO COMPONENTES DE NOTIFICACIÓN

* El proyecto [2] no especifica, que utilizaron para informar al usuario de alguna irregularidad que se presente en el vehículo.
* La investigación [13] utilizan una LCD16x2 para mostrar al usuario el estado que presente el automóvil, no especifican si utilizan notificación remota.
* En [14] notifican al usuario del estado del sistema mediante mensajes cortos en una pantalla LCD de 16x2, como se muestra en la imagen 3, en la parte superior derecha están los leds que son los encargados de mostrar el estado de la alarma. La imagen 4 se muestra la ubicación del keypad para el ingreso de contraseña.

**Imagen 3 y 4:** LCD, indicadores de la alarma y teclado matricial.



Fuente: [14]

* En este componente [15] dispuso la notificación por medio de mensajes de texto a un telefono celular. Esto le permite notificacion a distancia en caso de que el carro presente una irregularidad.

### 2.1.3. NÚCLEO TEMÁTICO COMPONENTES DE COMUNICACIÓN

* El proyecto [2] para el sistema de comunicación utilizó un módulo Bluetooth de la serie RN42, que se comunica con el dispositivo Android, este trae una opción de conexión por bluetooth. Esto le permite una notificación de corta distancia.
* La investigación [13] y [14] no especifican si utilizan una red para comunicación entre el usuario y la alarma.
* Para la notificación del proyecto [15], realizaron la comunicación entre el teléfono celular del usuario y la alarma por medio de la red GSM/GPRS, la cual permite el envío de la información a distancia.

### 2.1.4. NÚCLEO TEMÁTICO COMPONENTES DE IDENTIFICACIÓN

* En [2] y [13] implementaron un módulo biométrico ZFM-20 y un ADEL, para la lectura de huella digital en la identificación del usuario, estos envían una señal al controlador cuando se reconoce la huella del usuario y entonces desactiva la alarma y permitir el encendido de automóvil.
* El en proyecto [14] se fueron por la línea de la investigación por reconocimiento facial, utilizando una mini cámara web con entrada USB y utilizando el lenguaje de programación Python, en una Rasberry pi 3 modelo B para el procesamiento de las imágenes.
* [15] los autores no especifican si realizaron un componente de identificación para esta investigación.

## 2.2. BASES TEORICAS

### 2.2.1. SEGURIDAD

Como se dio la definición de seguridad en el PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA en forma general, esta sección se centrará en la parte de seguridad vehicular.

La palabra seguridad vehicular es un término extenso ya que favorece la seguridad en los vehículos a motor, sin motor o híbridos, tales como automóviles, motos, bicicletas, etc. Para este proyecto se opta por la rama de la seguridad en los automóviles.

Esta rama también tiene unas subramas los cuales son la seguridad en el diseño del carro, sistema de los frenos,

Sistema de ingnicion sistema de frenos , refrigeración

Desventajas

[2] presenta una desventaja en el componente de comunicación ya se fueron por la línea de comunicación inalámbrica de corta distancia, por lo cual no se podrá informar al usuario de algún intento de robo del automóvil cuando se encuentre a una distancia remota del carro. Y también [13]