

Jenny Pontón y Alfredo Santillán compiladores

Nuevas problemáticas en seguridad ciudadana



Programa Estudios de la Ciudad

El programa Estudios de la Ciudad tiene como finalidad investigar la problemática urbana, formular políticas de desarrollo local y formar investigadores/as y funcionarios/as que cuenten con los instrumentos cuantitativos y cualitativos para comprender y actuar en los procesos que se desarrollan en las ciudades.

Empresa Municipal de Logística para la Seguridad y la Convivencia Ciudadana

EMSEGURIDAD –Q es una persona jurídica de derecho privado, sin fines de lucro, con finalidad social, teniendo como fin primordial el apoyo y soporte logístico a entidades de derecho público y privado, para la prevención de la violencia, para la seguridad humana, la gestión de riesgos y la convivencia ciudadana.

Director de FLACSO sede Ecuador: Adrián Bonilla

Coordinador del Programa Estudios de la Ciudad: Alfredo Santillán

Compilación del Libro Ciudad Segura Volumen 3: Jenny Pontón y Alfredo Santillán

Coordinación del Boletín Ciudad Segura: Jenny Pontón

Temas Centrales: Johanna Espín, Mauricio Abril Donoso, Alex Tupiza Aldaz, Ximena Tocornal, Antonio Frey, Juan Carlos Parra, Jaime Erazo Espinosa, Oscar Raúl Ospina, Andrea Betancourt, Jenny Pontón Cevallos, Henry Allan, Verónica Supliguicha, Grace Vásquez, Paola Jácome, Farith Simon Campaña, Juan Pablo Aguilar, Olga Vallejo Rueda, Sara Lofberg.

Colaboradores: Fernando Carrión, Blanca Armijos, Jenny Pontón Cevallos, Alfredo Santillán

Edición: Noemí López P

Diseño y diagramación: Antonio Mena

Impresión: Crearimagen

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

Augusto Barrera

Alcalde Metropolitano de Quito

Eco. Lourdes Rodríguez

Secretaria de la Secretaría de Seguridad y Gobernabilidad

Lic. Guadalupe Estévez

Gerente General de EMSEGURIDAD-Q

Paco García

Coordinador del Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana

ISBN: 978-9978-67-247-1

FLACSO sede Ecuador

La Pradera e7-174 y Diego de Almagro

PBX: (593-2) 323 8888

ciudadsegura@flacso.org.ec

www.flacso.org.ec

Quito-Ecuador

Primera edición: Octubre 2008

Índice

Presentación	13
Introducción: Explorando temáticas nuevas en Seguridad Ciudadana	15
<i>Alfredo Santillán C.</i>	
I ECONOMÍA Y DELITO	
Delitos contra la propiedad	
Los bienes robados: un asunto económico	33
<i>Fernando Carrión M.</i>	
Delitos contra la propiedad: el mayor problema de inseguridad ciudadana en el DMQ	35
<i>Johanna Espín M.</i>	
Tecnologías de la información y la comunicación en la prevención del delito	49
<i>Blanca Armijos</i>	
Solo delitos violentos: un requisito de difusión	51
<i>Jenny Pontón Cevallos</i>	
Intervenir sobre los objetos y las organizaciones criminales	53
<i>Alfredo Santillán</i>	

Delitos contra vehículos

El robo de vehículos ¡un negocio que prende motor!	61
<i>Fernando Carrión M. y Ximena Tocornal</i>	
Delitos contra vehículos: el caso de Quito y Guayaquil	63
<i>Mauricio Abril Donoso y Alex Tupiza Aldaz</i>	
Robos de vehículos en el Gran Santiago	79
<i>Ximena Tocornal y Antonio Frey</i>	
Análisis comparado del robo de vehículos en Quito, Guayaquil y Santiago	94
<i>Ximena Tocornal, Mauricio Abril, Alex Tupiza</i>	

Mercado de bienes robados

<i>Cachinerías</i> : espacio de encuentro de la demanda y la oferta de bienes robados	105
<i>Fernando Carrión M.</i>	
Análisis económico del comercio ilícito en el DMQ	107
<i>Juan Carlos Parra F.</i>	
Delitos de receptación en Chile	120
<i>Blanca Armijos</i>	
Informalidad, cachinerías y decomisos: aspectos confusos en la prensa	122
<i>Jenny Pontón Cevallos</i>	
La circularidad de las economías ilícitas	124
<i>Alfredo Santillán</i>	

Vivienda y seguridad

La ciudad de intramuros: temor y violencia	131
<i>Fernando Carrión Mena</i>	

Ciudad afuera, mercado al centro, vivienda adentro	133
<i>Jaime Erazo Espinosa y Oscar Raúl Ospina</i>	
Lima: una metrópoli cercada	154
<i>Blanca Armijos</i>	
Vivienda, temor y medios: fusión que promueve el encierro	156
<i>Jenny Pontón Cevallos</i>	
¿Son seguros los enclaves urbanos?	158
<i>Alfredo Santillán C.</i>	

II VIOLENCIA Y VULNERABILIDAD SOCIAL

El suicidio en la seguridad ciudadana

Suicidio	167
<i>Fernando Carrión M.</i>	
El suicidio en el Ecuador: un fenómeno en ascenso	169
<i>Andrea Betancourt</i>	
Muertes autoinfligidas: una perspectiva regional	187
<i>Blanca Armijos</i>	
Tratamiento del suicidio en los medios: pautas para su prevención	189
<i>Jenny Pontón Cevallos</i>	
Prevenir el suicidio: sugerencias desde una perspectiva social	191
<i>Alfredo Santillán</i>	

Femicidio en el Ecuador

Femicidio: ¿un asunto exclusivo de mujeres?	199
<i>Fernando Carrión M.</i>	
Femicidio en el Ecuador: realidad latente e ignorada	201
<i>Jenny Pontón Cevallos</i>	

Reingeniería judicial para combatir el
femicidio en Ciudad Juárez 219
Blanca Armijos

Violencia femicida en los medios: de la
visibilización al adecuado tratamiento 221
Jenny Pontón Cevallos

Visibilizar, prevenir y sancionar el femicidio 223
Alfredo Santillán

Regeneración, seguridad y tolerancia

Centros de tolerancia que generan intolerancia 231
Fernando Carrión M.

Reordenamiento urbano, seguridad ciudadana y
centros de tolerancia en Quito y Guayaquil 233
Henry Allan

Trabajo sexual en Europa: entre la abolición y la legalización 251
Blanca Armijos

Centros de tolerancia y regeneración:
debate ausente en la agenda mediática 253
Jenny Pontón Cevallos

Las regulaciones sobre los centros de tolerancia 255
Alfredo Santillán

Trata de personas

El trato de la trata de personas 263
Fernando Carrión M.

Trata de personas: historias que invisibilizan verdades 265
Verónica Supliguicha, Grace Vásquez, Paola Jácome

Esclavitud laboral en la industria textil argentina	280
<i>Blanca Armijos</i>	
Trata de mujeres en los medios: ¿cómo se trata?	282
<i>Jenny Pontón Cevallos</i>	
Acciones sociales y penales sobre la trata de personas	284
<i>Alfredo Santillán C.</i>	

III NORMAS Y PRÁCTICAS DE CONTROL SOCIAL

Seguridad ciudadana e impunidad

Impunidad	293
<i>Fernando Carrión M.</i>	
Proceso penal e impunidad	295
<i>Farith Simon Campaña</i>	
Corte Penal Internacional: vigilante ante la impunidad	314
<i>Blanca Armijos</i>	
Justicia, impunidad y libertad de expresión	316
<i>Jenny Pontón Cevallos</i>	
Criterios generales para evitar la impunidad	318
<i>Alfredo Santillán</i>	

Constitución y seguridad

Constitución, leyes y políticas garantistas de seguridad ciudadana	325
<i>Fernando Carrión M.</i>	
Nueva Constitución ¿Nueva seguridad?	327
<i>Juan Pablo Aguilar</i>	

Reformas legales a la seguridad en Venezuela 346
Blanca Armijos

Constitución, seguridad y comunicación 348
Jenny Pontón Cevallos

El desafío de poner en práctica la ley 350
Alfredo Santillán C.

Participación comunitaria en seguridad

La participación en seguridad:
¿deseo ineludible o dilema por develarse? 357
Fernando Carrión M.

Participación comunitaria en la seguridad ciudadana:
la experiencia de Quito 359
Olga Vallejo Rueda

La Castrina:
una experiencia de integración social por la seguridad 375
Blanca Armijos

Comunidad, participación y seguridad en los medios 377
Jenny Pontón Cevallos

La participación no es vigilantismo 379
Alfredo Santillán C.

Video vigilancia pública

OJO: le estamos filmando 387
Fernando Carrión M.

Ojos de águila: una primera aproximación al
sistema de video vigilancia en Quito 389
Sara Löfberg

La video vigilancia: un sistema de seguridad que requiere de control y regulación	407
<i>Andrea Betancourt</i>	
Tele-vigilancia y primicia: espectáculo de lo real	409
<i>Jenny Pontón Cevallos</i>	
Los dilemas de la video vigilancia	411
<i>Alfredo Santillán</i>	

Robos de vehículos en el Gran Santiago

Ximena Tocornal¹ y Antonio Frey²

Introducción

El robo de vehículos representa hoy en día un tipo de delito urbano que ha tenido un aumento sostenido en la última década en ciertas de las grandes ciudades latinoamericanas. En la medida que crecen las ciudades, los desplazamientos se hacen más largos y quienes pueden costear un vehículo (en ocasiones dos o tres por hogar), creerán que esa es la solución. Sin embargo, sabemos por experiencia propia que ello puede significar mayores tiempos de traslado y más costos ligados al automóvil (más combustible y más desgaste del vehículo, estacionamientos pagados, seguros, medidas de seguridad, etc.). Es que el automóvil además de servir como medio de desplazamiento, cumple otras funciones simbólicas ligadas al *status* y también a la sensación de seguridad de su dueño o dueña. Paradójicamente, esa sensación de seguridad asociada al automóvil puede verse rápidamente menoscaba por el robo de algún objeto dejado en su interior, alguna de sus partes o accesorios, así como del vehículo completo. En este sentido, este tipo de delitos tiene costos económicos y sociales.

Los costos económicos se asocian con los ya mencionados dispositivos de seguridad (alarmas y trabas de bloqueo) y seguros más, por cierto, las pérdidas para las víctimas, las que serán más graves cuando el vehículo usurpado sea de uso comercial pues ello afecta directamente la fuente de ingresos. Pero sin duda el costo económico más complejo para un país tiene relación con los mercados informales donde se compran y venden artículos robados, lo que a su vez alimenta el circuito de la delincuencia (comprar bienes robados es comprar delincuencia). Por lo demás, el robo de vehículos y de sus partes tiende a afectar en mayor medida a quienes tienen menos recursos, pues ellos

deben dispensar una mayor proporción de sus ingresos, ya sea por la compra de un vehículo y/o por la reposición de las partes robadas.

Los costos sociales se vinculan también con aquella cultura que incentiva la receptación de objetos robados y que reproduce el circuito de la delincuencia. Además, el robo de un vehículo y el temor asociado a ello pueden inhibir el desplazamiento por determinados lugares (por ejemplo, evitar ir a ciertos sectores de ciudad a cenar de noche, o bien, evitar ciertas calles porque en ellas se producen asaltos con piedras), afectando algunas áreas particulares de la economía. Especialmente para las familias de sectores periféricos, el automóvil resulta indispensable en los días de trabajo y por ello es dable que preferan resguardarlo, privándose de ocupar ciertos espacios públicos urbanos.

Estos ilícitos son resistentes a la acción policial preventiva, presentando una baja tasa de esclarecimiento en diversos países. Esto se debe a la naturaleza misma del delito que, en la mayoría de los casos, ocurre en ausencia de sus propietarios y de testigos, sin vigilancia natural y en lugares desprotegidos (estacionamientos de grandes centros comerciales o calles poco iluminadas, por ejemplo). El robo de vehículos se produce en contextos donde las actividades rutinarias de víctimas y victimarios siguen ciertos patrones ligados al uso de la ciudad, concentraciones urbanas en crecientes complejidades que exhiben cierta fragmentación y segmentación espacial que facilita el debilitamiento de los lazos sociales y, por lo tanto, la comisión de delitos.

En suma, este tipo de delitos afecta la economía, restringe el uso del espacio público urbano y se dirige a uno de los símbolos de *status* más notables de la sociedad de consumo: el vehículo motorizado como símbolo de bienestar. En este sentido, también expresa las desigualdades sociales ya que la victimización tiende a estar concentrada en los sectores más pudientes, dando cuenta de sociedades que son cada vez más porosas y vulnerables a la delincuencia.

Debido a su relevancia es entonces importante conocer el comportamiento de los delitos de robo de y desde vehículos en Chile, y en particular, de aquellos registrados en la Región Metropolitana (RM), donde se encuentra la capital, Santiago, y otras comunas urbano-rurales, concentrando cerca del 40,22% de la población nacional según las proyecciones del Instituto Nacional de Estadísticas (INE) en base al último Censo Nacional de 2002. Para ello, contamos con dos clases de datos que son sistematizados por el Ministerio del Interior del Gobierno de Chile. Por un lado, se disponen de las esta-

dísticas de denuncias realizadas mayoritariamente a Carabineros de Chile y a Policía de Investigaciones, cuya serie temporal va desde el 2003 al 2008. Por otra parte, se disponen de los datos de la Encuesta Nacional Urbana de Seguridad Ciudadana (ENUSC) para los años 2003, 2005, 2006 y 2007. Un dato no menor es que según la ENUSC 2007, el 89,3% de las víctimas a nivel nacional realiza la denuncia correspondiente, porcentaje que sube a un 93,5% en la RM. Por lo tanto, la cifra de no denuncia en estos casos es bastante baja comparado con otros delitos donde puede llegar a un 60% fácilmente. En este sentido, es posible utilizar en este análisis las estadísticas de denuncias y los datos que arroja la Encuesta Nacional de Victimización de manera complementaria y confiable.

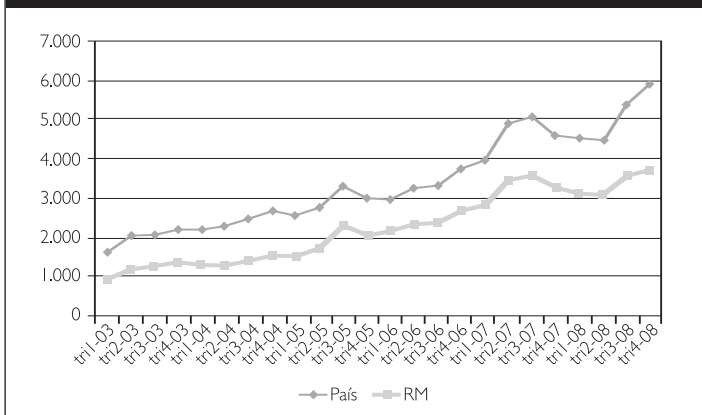
Una visión general del país y de la Región Metropolitana

En Chile según datos del Ministerio del Interior, durante 2008 se registraron 20.640 denuncias por robos de vehículos, de las cuales un 66,3% (13.678 denuncias) fueron realizadas en la Región Metropolitana (RM). Por lo general, la RM dicta las tendencias en cuanto al comportamiento de los índices delictuales y la situación del robo de vehículos motorizados no es la excepción. Cómo lo muestra el gráfico No. 1, considerando datos desde el 2003 hasta el año 2008, es posible apreciar una clara tendencia al alza en las denuncias de robos de vehículos de 152% (pasando de una tasa de 48,9 a 123,1 casos cada 100 mil habitantes), donde es decisiva la tendencia de la RM para la situación del país (crece en un 183% durante el mismo período).

En efecto, a nivel país la tasa de denuncia por robos de vehículos alcanza las 123,3 denuncias por cada 100.000 habitantes⁴ y, como lo muestra el gráfico No. 2, la tasa de denuncias en la RM casi dobla la del país (202,8). Sin embargo, hay otras tres regiones que superan la tasa nacional, las cuales en orden decreciente son: Antofagasta con 196,9 casos, Tarapacá con 183,5, y Arica y Parinacota con 149,5. Los altos índices de las tres regiones del extremo norte del país se pueden explicar debido a su condición fronteriza con Perú y Bolivia. El robo de vehículos para ser vendidos –en piezas o en su totalidad– en otros países es una práctica habitual en dichas regiones. Por su parte, los índices preocupantes de la región sureña de Araucanía (94,5) y

Delitos contra Vehículos

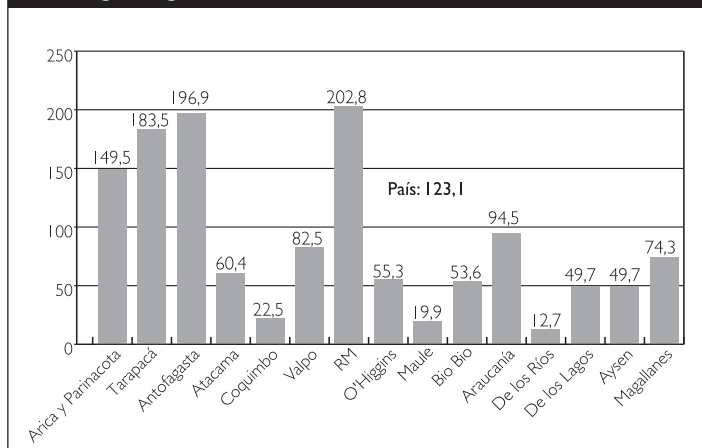
Gráfico No. 1. Evolución trimestral de las denuncias de robos de vehículos. País y RM (2003/2008)



Fuente: Ministerio del Interior³.

Elaboración: propia

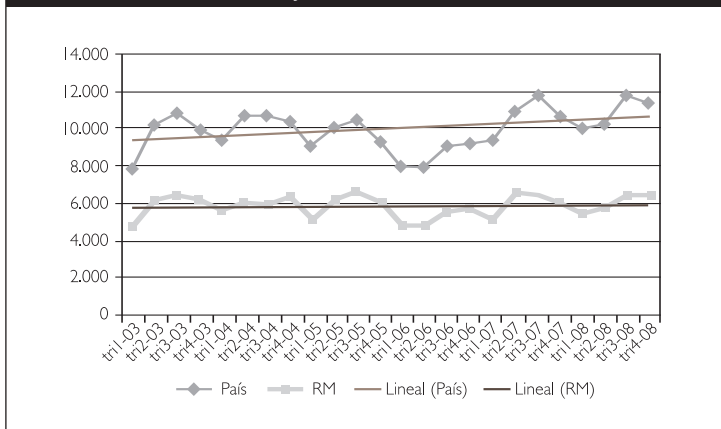
Gráfico No. 2. Tasa de denuncias c/ 100.000 hbt. por robo de vehículos según región año 2008



Fuente: Ministerio del Interior³.

Elaboración: propia

Gráfico No. 3. Evolución trimestral de las denuncias por robo accesorio de vehículos País y RM (2003-2008)



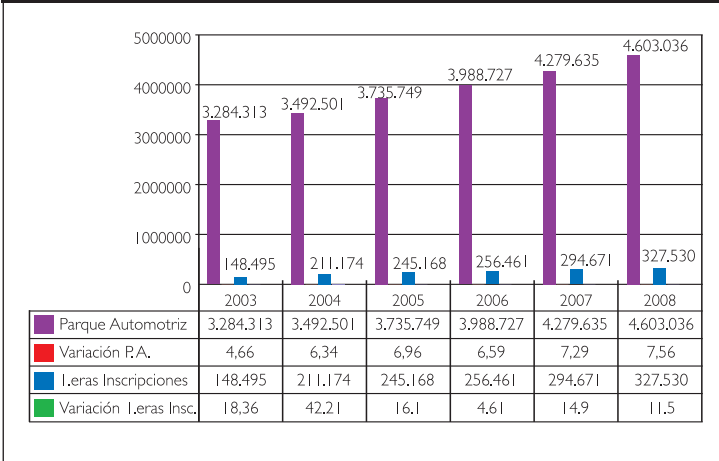
Fuente: Ministerio del Interior.
Elaboración: propia

central de Valparaíso (82,4) obedecerían más bien a razones de consumo interno de la oferta de accesorios o de vehículos completos robados que se tranzan en los mercados informales. Finalmente, los altos índices de la RM podrían deberse a ambos factores, ya sea el consumo interno de piezas robadas o bien el robo de vehículos completos para ser vendidos fuera del país.

En el caso de las denuncias por robo con fuerza para la extracción de un objeto o accesorio del vehículo (espejos, radios, tapa ruedas, etc.), el número de denuncias a nivel nacional en 2008 alcanzó las 43.355. Si bien la RM concentra cerca del 54% de los casos (23.700 denuncias), su propensión es diferente a la del país. Como lo muestra el gráfico No. 3, mientras a nivel nacional los robos de accesorios de vehículos tienen una clara tendencia a elevarse, la línea de la RM evidencia tan sólo una leve inclinación hacia el alza.

Ahora bien, para poder dimensionar estos datos de denuncia, es importante conocer el parque automotriz. En nuestro país, el número de automóviles circulando ha aumentado sostenidamente desde el 2003, e incluso antes. Es especialmente interesante visualizar el incremento del número de nuevas inscripciones, es decir, de automóviles nuevos cero kilómetros (ver gráfico No.4).

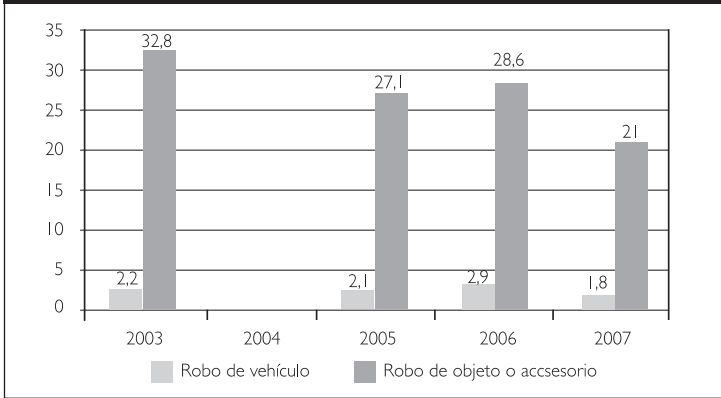
Gráfico No. 4.
Evolución parque automotriz País (2003-2008)



Registro Civil e Identificación^s.
Elaboración: propia.

Los delitos reportados por la población deben ser analizados teniendo en cuenta el incremento del parque automotriz (a mayor oferta, más posibilidades de robar) en relación con aquella población que declara poseer un automóvil. Es por ello que en la ENUSC, se consulta primero sobre la posesión de vehículos por hogar y luego acerca de si la familia ha sido víctima en los últimos 12 meses del robo del vehículo o de parte de él. Así, se ha podido determinar que para el año 2007 el 37% de los hogares chilenos posee vehículo y que en la RM ese porcentaje aumenta a 39,8%. De esa población, según la ENUSC, la victimización a nivel nacional por robo de y desde el vehículo entre los años 2003 y 2007 muestra una disminución estadísticamente significativa sólo para el segundo tipo de delito, como se evidencia en el gráfico No. 5.

Gráfico No. 5. Porcentaje a nivel nacional de victimización entre los hogares que poseen un vehículo (2003-2007)



Fuente: Ministerio del Interior.
Elaboración: propia

Análisis de los robos de vehículos en la RM

Por su parte, en la RM sobre el conjunto de hogares que poseen vehículos (39,8% de los hogares RM), el 2,3% de ellos refirió haber sido víctima del robo de su vehículo durante el 2007, mientras que un 20,2% sostuvo que fue víctima del robo de algún objeto o accesorio desde el vehículo (ver tabla No.1). Si revisamos la distribución de estos delitos de acuerdo al nivel socio-económico (NSE)^{vi} de las víctimas, es posible apreciar que el estrato que presenta una mayor victimización relativa es aquél con mayores recursos, es decir, el grupo ABC1 con un 4%, seguido del C2 con un 2,8%, el C3 con un 2,5% y finalmente el D con un 1,3% de victimización relativa. Ahora bien, es importante mencionar que en términos absolutos el análisis puede ser distinto ya que el sector ABC1 en la RM representa el 10% de la población, mientras que el sector D concentra el 35% de ésta, con una victimización relativa de un 1,3%. Sin embargo, también hay que considerar que en el sector ABC1 el 89,2% de los hogares cuenta con al menos un vehículo, mientras que sólo el 25,4% de los hogares D posee uno, el mismo que es utilizado en la mayoría de estos casos para uso comercial.

Tabla No. 1. Victimización de hogares que poseen vehículos en la RM por NSE, según ENUSC 2007

Total RM	Grupo Socioeconómico					
	ABC1	C2	C3	D	E	
Pregunta: Durante los últimos doce meses ¿Alguien de su hogar es o fue propietario de algún vehículo motorizado (automóvil, camioneta o motocicleta) para su uso particular?						
si	39,8	89,2	70,4	45,8	25,4	13,9
Pregunta: Durante los últimos doce meses ¿A usted o a algún miembro de su hogar le fue robado su automóvil, camioneta o motocicleta?						
si	2,3	4,0	2,8	2,5	1,3	0,0
Pregunta: Durante los últimos doce meses, ¿Usted o algún miembro de su hogar fue víctima del robo de algún objeto dejado dentro del vehículo o partes de él, por ejemplo, algún paquete, el radio del automóvil, un repuesto, espejo, rueda, etc.?						
si	20,2	25,9	22,9	18,6	19,4	18,5

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas[®]. Elaboración: propia

Si bien las víctimas de robos de vehículos provendrían de los estratos más ricos, puesto que además en ellos se concentra la tenencia de automóviles, los hechos suceden mayoritariamente en comunas de estratos medios, como son Santiago Centro y Maipú, que concentran el 21,2% de todas las denuncias efectuadas durante el 2008. De acuerdo, a la tabla No.2, 11 comunas del gran Santiago reúnen el 63,6% de las denuncias.

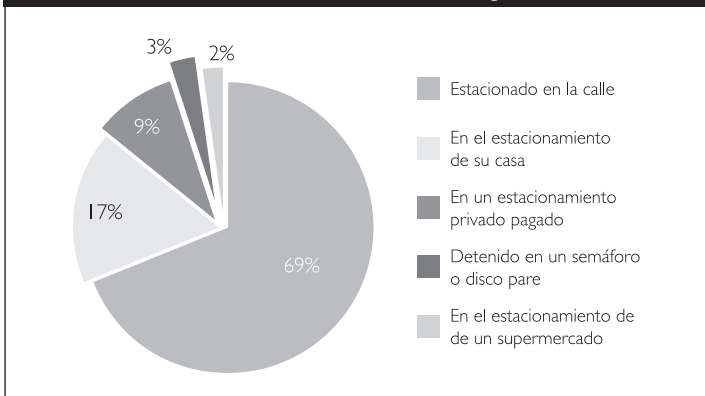
De acuerdo con la ENUSC 2007, en el caso de la RM, el 69% de los vehículos robados se encontraba estacionado en la calle, un 17%, estaba frente al domicilio, un 9% en un estacionamiento pagado y un 2% en un supermercado. Es significativo que un 3% de los vehículos robados fueron arrebatados en un semáforo o en disco pare, lo que permite suponer el uso de violencia y/o intimidación contra su dueña o dueño, como lo muestra el gráfico No. 6.

Tabla No. 2. Comunas que concentran el 63,6% de las denuncias por robo de vehículo en RM durante 2008

Comuna	Denuncias 2008	% RM	Ranking	Observaciones
Santiago Centro	1904	13,9	1	Comuna central e histórica (casco cívico y centro histórico), concentra actividades de servicio y comerciales. Residentes de estratos medios.
Maipú	1004	7,3	2	Comuna residencial periférica capaz de proveer a sus habitantes de todos los servicios y de fuentes laborales. Residentes en promedio de estratos medios pero internamente es muy heterogénea en su composición socio-económica.
Providencia	942	6,9	3	Comuna residencial ubicada sobre el eje de la ciudad, también tiene importante actividad comercial y turística. Residentes de sectores medios altos tradicionales.
Las Condes	907	6,6	4	Comuna residencial, más alejada del centro, sectores comerciales. Residentes de estratos medios altos.
Puente Alto	796	5,8	5	Comuna residencial periférica de las más pobladas de la ciudad, cuyos residentes son de estratos medios bajos y bajos.
Ñuñoa	774	5,7	6	Comuna residencial central, concentra algunos servicios y población de estratos medios y medios altos.
La Florida	705	5,2	7	Comuna residencial relativamente periférica, muy populosa que concentra población de estratos medio y medios bajos pero también algunas parcelas de sectores medios altos.
Vitacura	517	3,8	8	Comuna residencial retirada del centro cuya población es mayoritariamente de estrato alto.
San Miguel	431	3,2	9	Comuna residencial e industrial relativamente central, cuya población es de niveles medios altos, medios y medios bajos.
San Bernardo	365	2,7	10	Comuna residencial de origen rural que ha sido anexada a la ciudad con población de estratos medios y medios bajos que debe desplazarse considerablemente para ir a sus lugares de trabajo.
Estación Central	345	2,5	11	Comuna residencial e industrial relativamente central, cuya población es de niveles medios y medios-bajos.

Fuente: Ministerio del Interior. Elaboración: propia

Gráfico No. 6
Ubicación del vehículo al momento del robo según ENUSC 2007

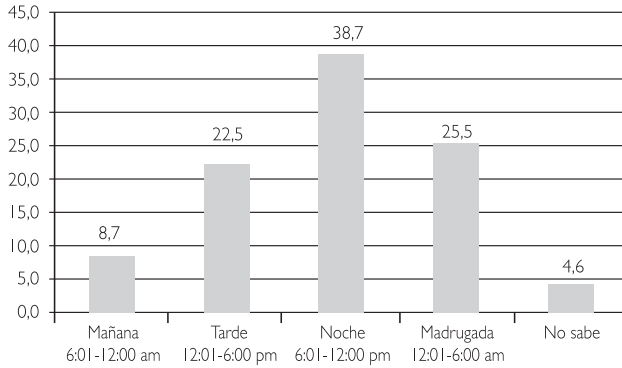


Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas.
Elaboración: propia

Siguiendo los datos de la ENUSC 2007, en cuanto a la hora del día en el que se registraron los hechos, la mayor concentración se dio durante las 6 y las 12 de la noche (ver gráfico No. 7), y con respecto a los meses del año, aquellos que presentaron una mayor agrupación en orden decreciente fueron septiembre, octubre, junio y julio (ver gráfico No. 8). El 28,1% de las personas consultadas en dicha encuesta declaró que alguien presenció el hecho y el 11,4% dijo conocer a los responsables.

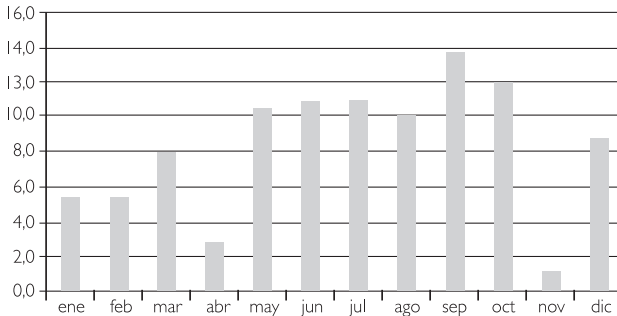
De acuerdo con las estadísticas de denuncia 2008, el 30% de los robos de vehículos fueron cometidos entre los días miércoles y viernes. La misma fuente señala que del total de vehículos robados, un 86% son automóviles, un 9% camionetas y un 5% motocicletas. En el caso de los autos, el 28,8% pertenece a la marca NISSAN.

Gráfico No. 7. Horario en que se registra el robo de vehículos en la RM según ENUSC 2007



Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas.
Elaboración: propia

Gráfico No. 8. Distribución por meses del año de los robos a vehículos en la RM según ENUSC 2007



Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas.
Elaboración: propia

Finalmente, resulta interesante lo que refleja la tabla No. 3, en cuanto a que prácticamente un 70% de los vehículos robados en la RM durante el 2007 fue recuperado. Este porcentaje es muy significativo en el caso del sector C2, donde se recupera cerca del 95% de los vehículos sustraídos. No obstante, llama la atención el disminuido porcentaje de autos robados perteneciente al sector ABC1 que son recuperados, tan sólo el 45,7%, siendo que la tenencia de seguros en este caso (68,5%) considerablemente alta. Ello significa que existe un buen porcentaje de vehículos robados asegurados que no son recuperados, lo cual afecta considerablemente a las compañías de seguros al ser parte interesada a la hora de recuperar un vehículo.

Tabla No. 3. Tenencia de seguros y recuperación de vehículos robados en la RM según ENUSC 2007

	Total	Grupo Socioeconómico			
		ABC1	C2	C3	D
Pregunta: Esta última vez el vehículo ¿fue recuperado?					
Sí	69,8	45,7	94,8	65,3	71,3
Este vehículo, además del seguro obligatorio al momento de ser robado ¿contaba con otro seguro?					
Sí (total y parcial)	23,9	68,5	32,3	12,1	6,0

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas. Elaboración: propia

Conclusiones y recomendaciones de política pública

En síntesis, el robo de vehículos presenta ciertos patrones que han sido analizados especialmente para la Región Metropolitana:

- Tanto a nivel de país como a nivel de la RM se registra desde el año 2003 un alza sostenida de las denuncias por los delitos de robo de vehículos y robo de objetos desde vehículos. Según la ENUSC, en igual período la victimización se ha mantenido en torno a un 2% por robo de vehículos, mientras que la victimización por robo de objeto desde vehículos ha ocsi-

lado entre un 32,8% para el 2003 y un 21% para el 2007. Ello podría estar dando cuenta de que la denuncia por estos delitos ha tendido a aumentar en este período.

- La concentración de estos ilícitos en la RM es notable con respecto al país, pues mientras para este último la tasa de denuncias por cada 100.000 habitantes fue de 123,1 para el 2008, la tasa de la RM fue de 202,8, concentrando cerca del 66% de las denuncias. Además, la ENUSC 2007 declara que el porcentaje de poseer al menos un vehículo en la RM es de 39,8%.
- Las víctimas se concentran en los grupos socioeconómicos más favorecidos de la ciudad de Santiago (4% de victimización relativa del sector más rico o ABC1, seguida de un 2,8% en el caso del sector medio-alto o C2, y de un 2,5% en el sector medio o C3). Es posible hipotetizar se existe una mayor oferta de vehículos en el sector ABC1 para ser robados, mientras que el valor comercial de los pertenecientes a los sectores medio-altos y medios los hacen menos apetecibles.
- En la gran mayoría de los casos, el delito ocurre cuando el automóvil está estacionado, ya sea en la calle o frente de la propia casa después de las 6 de la tarde y hasta las 12 de la noche. Son delitos anónimos y sin testigos.
- El porcentaje de autos recuperados es significativo ya que alcanza a un 69,8% de los casos en la RM de acuerdo a la ENUSC 2007. Sin embargo, también llama la atención que sean los autos más lujosos provenientes del sector más rico o ABC1 los que se recuperen menos (sólo un 45,7%), mientras casi la totalidad de los vehículos del sector medio-alto o C2 (94,8%) son recobrados. Es posible hipotetizar que existiría alguna forma de operar de los delincuentes de autos lujosos para hacerlos desaparecer rápidamente, evitando su recuperación. Estas estrategias pudieran incluir llevar el automóvil fuera del país para su venta (como en las regiones fronterizas del norte), o bien el desarme y venta de sus piezas por separado. Asimismo, es dable suponer que el porcentaje de los autos no recuperados de los sectores medio y medio-bajo (un 34,7% y un 28,7%, respectivamente), se deba a que son reutilizados para cometer otros ilícitos como asaltos y robos a viviendas y lugares comerciales, para luego hacerlos desaparecer rápidamente. Además, en estos casos se trata de vehículos de uso muy extendido por lo que su desarme y venta de piezas por separado puede ser muy rentable en el mercado informal.

En conclusión, el robo de vehículos es un tipo de delito que da cuenta de las desigualdades sociales, puesto que la mayor parte de las víctimas y victimarios sólo se topan en el hecho mismo; mientras unas provienen de los sectores más ricos, los otros proceden de zonas marginales de la ciudad. La proliferación de mercados informales favorece una cultura de la ilegalidad, lo que fomenta, a su vez, el circuito de la delincuencia.

Al igual que en los países desarrollados que desde la segunda mitad del siglo XX exhibieron un aumento de los delitos contra la propiedad y, en particular, de los ilícitos relacionados con vehículos motorizados, en ciertas grandes ciudades latinoaméricas se registra un fenómeno similar desde mediados de los ochentas, cuando el uso del vehículo particular se generalizó como medio de transporte.

El automóvil representa el paradigma de la sociedad de consumo y es un vaso comunicante entre la privacidad de los domicilios y la vida pública, aún cuando paradójicamente, sigue siendo de carácter público en la medida que es estacionado en la calle. Este carácter público del automóvil contrasta con espacios que han dejado de ser utilizados especialmente en ciertos horarios de mayor exposición por el hecho mismo de su expansión. De esta manera, el vehículo se ha transformado en uno de los pocos símbolos de la privacidad de las personas que debe permanecer largos períodos sin vigilancia, lo cual ilustra la vulnerabilidad y la inseguridad de las grandes ciudades. En tanto que recomendaciones de política pública sugerimos:

- **Fomentar la denuncia** de estos hechos para que una mayor proporción de los mismos sea investigada y aumente la probabilidad de esclarecimiento.
- **Generar una guía para la prevención situacional** que incluya un diagnóstico sobre ciertos contextos de mayor riesgo incorporando factores de vulnerabilidad asociados al entorno y a los hábitos de las personas. No se debe descartar, en ciertos sectores, fomentar la organización de afectados/as para reducir las oportunidades de delito.
- **Reducir la oferta** y mejorar la capacidad de fiscalización de las policías y del Servicio de Impuesto Interno en zonas de alta compra y venta de artículos robados; especialmente, radios, retrovisores y partes de los vehículos.
- **Marcación de bienes**, una de las formas más eficaces de combatir los robos es implementar un sistema de marcación de bienes que permita identificar su dueño y su procedencia lo que mejora sustantivamente las pro-

babilidades de actuar oportunamente en los mercados de la receptación.

- **Reducir la demanda**, realizando campañas de concienciación acerca de los efectos nocivos de la compra de artículos robados, advirtiendo sobre las consecuencias que tiene para la propia ciudadanía desde el punto de vista de las sanciones a que se ve expuesta y sobre la proliferación misma de los delitos (alimenta el circuito de la violencia).
- **Persecución penal eficaz** dado que en la mayor parte de los robos de vehículos no hay presencia de testigos y de que pocos declaran conocer a quienes son responsables –lo que lo sitúa como uno de los delitos en que las personas encuestadas conocen en menor proporción a las responsables– se deben mejorar los métodos de trabajo asociados a la investigación de estos hechos, generando protocolos y estándares mínimos para recabar la información necesaria oportunamente. Especialmente en aquellos sectores donde se concentran los robos de vehículos como es el caso de la comuna de Santiago Centro. Los métodos deben apuntar a la identificación de bandas que operan en el sector y a detectar como proceden.

Notas

- 1 Ximena Tocornal. Psicóloga, Ph. D. Coordinadora del Área de Prevención del Delito del Centro de Estudios en Seguridad Ciudadana del Instituto de Asuntos Públicos de la Universidad de Chile. Email: xtocorna@uchile.cl
- 2 Antonio Frey. Sociólogo, Magíster de Gestión y Políticas Públicas del Departamento de Ingeniería Industrial de la Universidad de Chile. Email: freyvaldes@yahoo.com
- 3 Los datos de denuncia de robos de y desde vehículos fueron consultados de la página web www.seguridadciudadana.gob.cl el 10 de marzo, 2009.
- 4 Tal como se enfatiza más adelante, para el caso de robos de vehículos lo recomendable es utilizar indicadores que consideren como denominador el número de vehículos disponibles en un determinado territorio. La alternativa de tasa de denuncia cada 100.000 habitantes no es lo ideal. Sin embargo, debido a las dificultades de obtener el número del parque automotriz por región, hemos optado por mantener esta alternativa para dar una visión comparada aproximada por cada una de las regiones. Con todo, se sostiene que lo ideal son tasas de denuncias cada 10.000 vehículos por territorio.
- 5 Ver www.registrocivil.cl (consultado el 2 de febrero 2009).
- 6 La clasificación socioeconómica que aquí se utiliza puede ser consultada en detalle en www.aimchile.cl. La Asociación Chilena de Empresas de Estudios de Mercado sostiene que el 37,3% de chilenos/as y el 35% de los y las habitantes de la RM se ubican en el estrato medio bajo denominado D (ingreso familiar promedio USD 500), mientras que el 25% de chilenos/as y de santiaguinos/as se ubican en el estrato medio C3 (ingreso familiar promedio USD 1.000), seguidos de cerca de 20% que se encuentra en el estrato medio alto C2 (ingreso familiar promedio USD 1.666), y luego los estratos más ricos y más pobres que representan en la RM un 10% cada uno. A nivel nacional, el estrato de la extrema pobreza E (ingresos familiares mensuales de USD 150), supera con un 11,3% al estrato más rico ABC1 (con un ingreso igual y superior a los USD 5000), que alcanza sólo al 8% de los chilenos.
- 7 Los datos de la ENUSC 2007 fueron consultados desde la página del INE (www.ine.cl) el día 30 de enero 2009.