

# **INFORME SOBRE ROBO Y HURTO DE AUTOMOTORES EN EL PARTIDO DE GENERAL PUEYRREDON**

DATOS PRELIMINARES:  
primeros tres trimestres de 2014

---

CENTRO DE ANÁLISIS ESTRATÉGICO DEL DELITO

**SEGURIDAD Y CONTROL · MGP**



**MGP**  
MAR DEL PLATA  
BATÁN







## El Centro de Análisis Estratégico del Delito y la Violencia (CAED)

Tradicionalmente, se ha concebido al Estado como el único titular del uso lícito de la fuerza y, así, el garante de la convivencia. Los Estados municipales son la instancia más cercana a los vecinos. Por eso, cada vez más la sociedad les exige de un modo inmediato el resguardo eficaz y democrático del derecho a la seguridad.

En los últimos años, se ha gestado un modelo nuevo de seguridad pública, alrededor del concepto de *seguridad ciudadana* (o *seguridad pública democrática*). Este modelo concibe a la seguridad como una *situación social* en la que pueden gozarse de manera plena e integral los derechos y libertades, y en la que se configuran políticas y mecanismos institucionales para prevenir y controlar los riesgos o conflictos que los lesionen.

En este marco, la Municipalidad de General Pueyrredon implementó una serie de medidas. Se destaca entre ellas la puesta en marcha de la Secretaría de Seguridad, Justicia Municipal y Control. Uno de los pilares de su estructura, establecido como Proyecto insignia en el Plan Estratégico Mar del Plata 2013-2030, es el Centro de Análisis Estratégico del Delito.

El Centro de Análisis Estratégico del Delito es un organismo técnico y multidisciplinario, que recibe el aporte de profesionales de disciplinas diversas. Tiene como objetivo general la construcción de un sistema dinámico de gestión de la información, apto para la toma de decisiones en materia de seguridad ciudadana. De este modo, busca dar fundamento a políticas y acciones estatales más racionales y eficientes, orientadas hacia la inclusión y la promoción de una sociedad más pacífica.

Dr. Tobías Schleider,  
director



## **El Informe sobre robo y hurto de automotores en el Partido de General Pueyrredon**

Entre los objetivos particulares del Centro de Análisis Estratégico del Delito están la realización, en forma regular y periódica, de estudios sobre la información que recibe, y la elaboración de reportes que den cuenta de los incidentes y problemáticas vinculados con la violencia y el delito en el territorio del Partido.

Como corolario de un esfuerzo conjunto por lograr un Sistema regional de indicadores Estandarizados de convivencia y Seguridad ciudadana (SES), 17 países y 2 ciudades capitales de Latinoamérica y el Caribe se han asociado y trabajado conjuntamente para mejorar y hacer comparables sus estadísticas sobre crimen y violencia. Esta iniciativa, promovida y financiada por el Banco Interamericano de Desarrollo - BID logró la formulación de 22 indicadores de análisis. De estos indicadores, algunos se obtienen por registros administrativos y otros por encuestas. Más allá del método, lo importante es la formulación de los conceptos y de los criterios mínimos para la operacionalización de las variables: tiempo, lugar, persona y circunstancia. Este modo de abordar la estadística permite formular, implementar y evaluar políticas públicas de seguridad ciudadana con base en información comparable y verificable que sumen efectividad en las acciones y que sirvan como herramienta estratégica para la elaboración de políticas de seguridad que, cada vez más, se apoyen sobre datos verificables y no sobre sensaciones o intuiciones difusas.

Los indicadores obtenidos de registros administrativos y que serán la línea base de trabajo del Centro de Análisis Estratégico del Delito son siete. La selección está compuesta por los siguientes: Homicidios y muertes en situación delictiva, Robo con arma de fuego, Robo sin arma de fuego, Hurto en vía pública, Ataques sexuales, Violencia intrafamiliar y Robo y hurto de automotores. Sobre este último en concreto, se ha puesto el foco en el presente trabajo. Las cifras que arrojan los datos son únicamente sobre casos denunciados y tienen carácter de provisionales y no proyectables. Para lograr un análisis completo y poder abordar la totalidad de los 22 indicadores, se presenta como fundamental la necesidad de la concreción de una encuesta de victimización que permita arribar a conclusiones en los indicadores sobre los que los registros administrativos no proveen datos, o lo hacen de manera parcial o poco confiable.



## Los resultados parciales de este Informe sobre robo y hurto de automotores en los primeros tres trimestres de 2014

Este es un Informe sobre robos y hurtos de automotores ocurridos en el territorio del Partido de General Pueyrredon durante los tres primeros trimestres de 2014.

El robo y el hurto de automotores son delitos contra la propiedad que presentan una gran complejidad en su análisis, porque abarcan varias dimensiones. Tienen actores múltiples y mercados que oscilan entre la legalidad y la ilegalidad. Es por esto que, en una primera etapa, se muestran los datos con un fin descriptivo, para luego avanzar en informes que ayuden a la comprensión del fenómeno en forma conjunta, con todos sus participantes e interacciones.

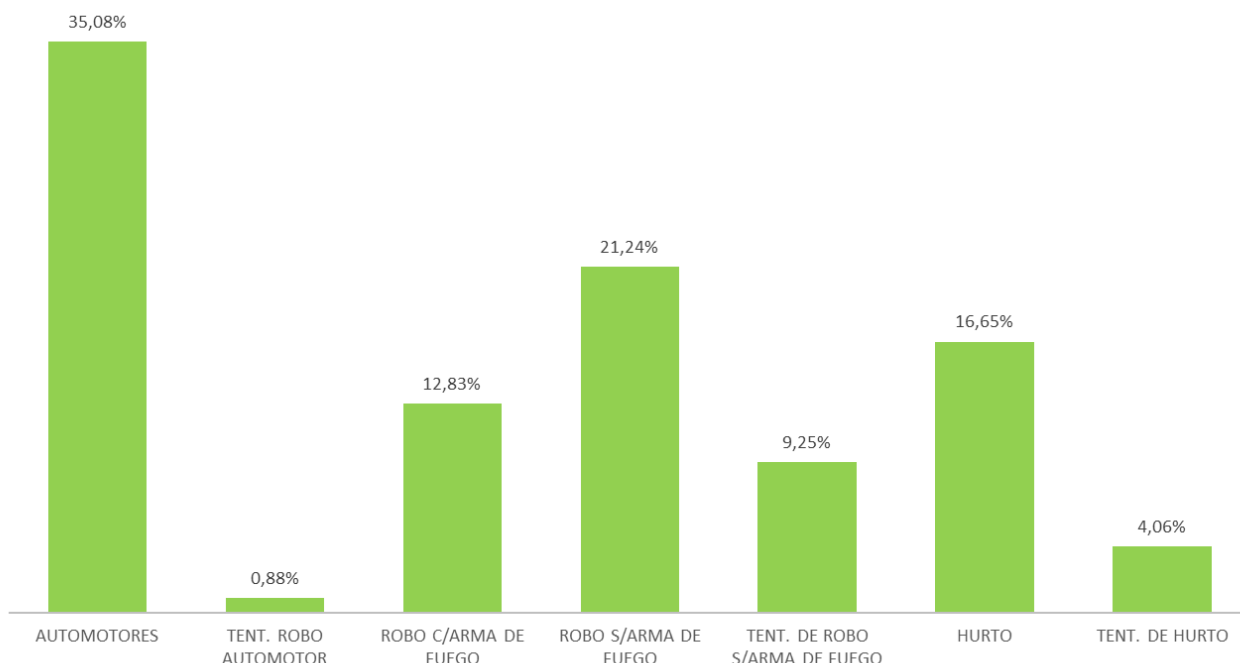
Las razones para abordar este análisis son diversas. Las principales son tres. La primera es que los delitos que involucran sustracción de automotores presentan una tasa elevada de denuncias, por la exigencia de las compañías aseguradoras de este requisito para tramitar el pago de los siniestros. La segunda es que es uno de los delitos contra la propiedad más importante, tanto desde la perspectiva económica como desde la cuantitativa: se trata de uno de los delitos más frecuentes en el Partido de General Pueyrredon. La tercera y, quizás, principal, es que se trata de un delito que atraviesa a todos los sectores sociales. Es un error considerar como únicos involucrados a los propietarios de los rodados, junto con las compañías aseguradoras. Los ejecutantes de las sustracciones suelen ser personas jóvenes, de bajos recursos y *fungibles*: su detención –la más sencilla e inmediata, en los pocos casos en los que se produce– es poco relevante para el mercado ilegal que los contiene como su eslabón más débil, pues su aporte de mano de obra es reemplazado de manera inmediata.

Los resultados de este informe deben considerarse como preliminares, tanto porque se trata de hechos recientes cuyos pormenores, en muchos casos, aún no están debidamente determinados, como porque es parte de una investigación analítica que se encuentra en curso. El punto de partida documental han sido los datos provistos por el CEPAID (Centro de Procesamiento de Análisis Informático Delictual), dependiente del Ministerio de Seguridad de la Provincia de Buenos Aires. Los hechos fueron reclasificados con criterios definidos por el CAED que, en muchos casos, son distintos que los empleados para el análisis policial, porque persiguen objetivos diversos.

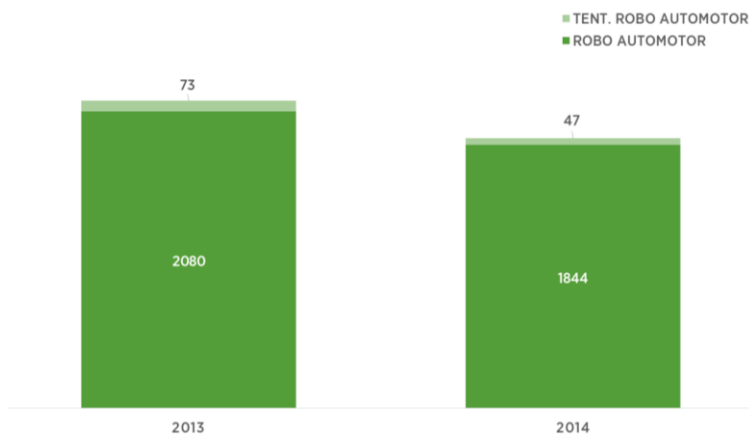
## Análisis gráficos

En este informe prevalecerán los análisis gráficos, para facilitar la comprensión de la información de una manera más rápida y flexible. A su vez, para garantizar el acceso a datos actualizados, de modo de permitir la observación más directa de tendencias y particularidades.

Durante los nueve primeros meses del 2014, los casos de **robos y hurtos consumados de automotores representaron un 35% del total de los delitos contra la propiedad** analizados, seguido por el robo sin arma de fuego con un 21,24%. La tentativa de robo automotor alcanzó un porcentaje mínimo, menor al 1%.

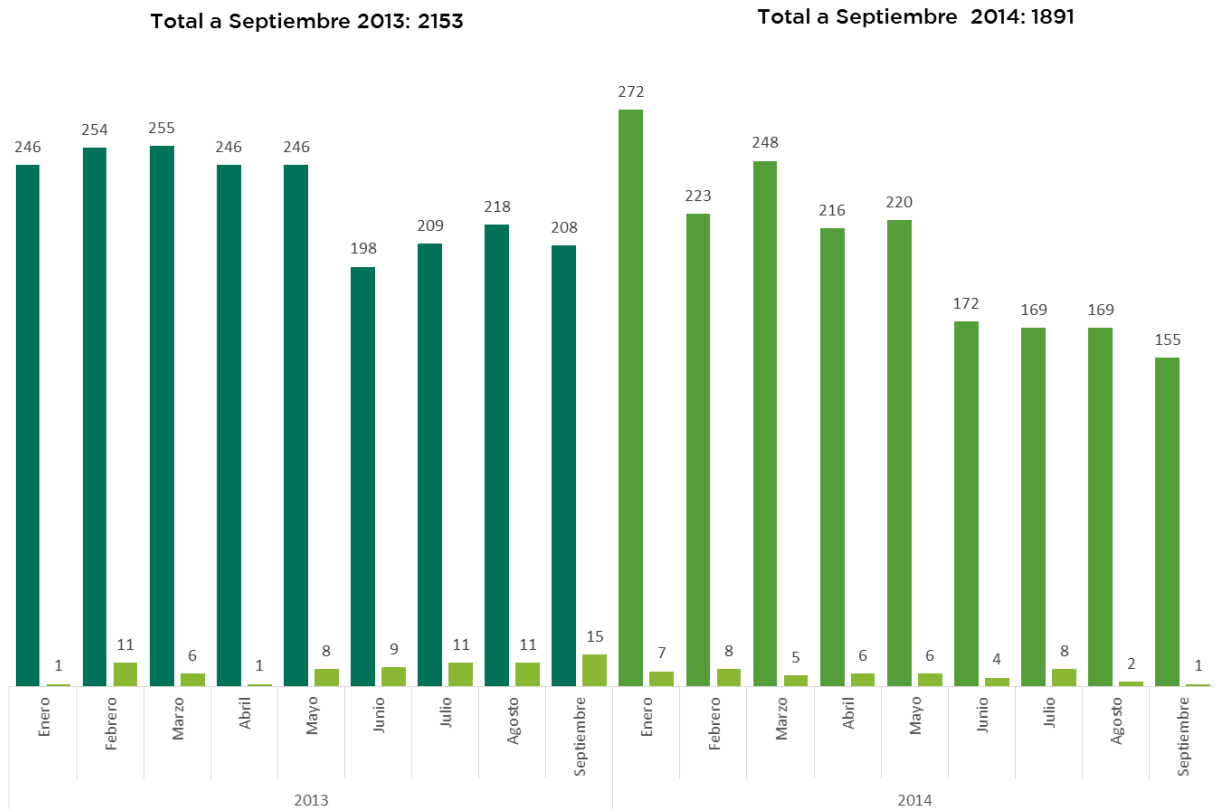


**En el período, fueron sustraídos 1.891 automotores.** De estos, 1.844 fueron consumados y 47 tentados. El promedio fue de 6,95 automóviles robados por día, uno menos que en igual período de 2013.

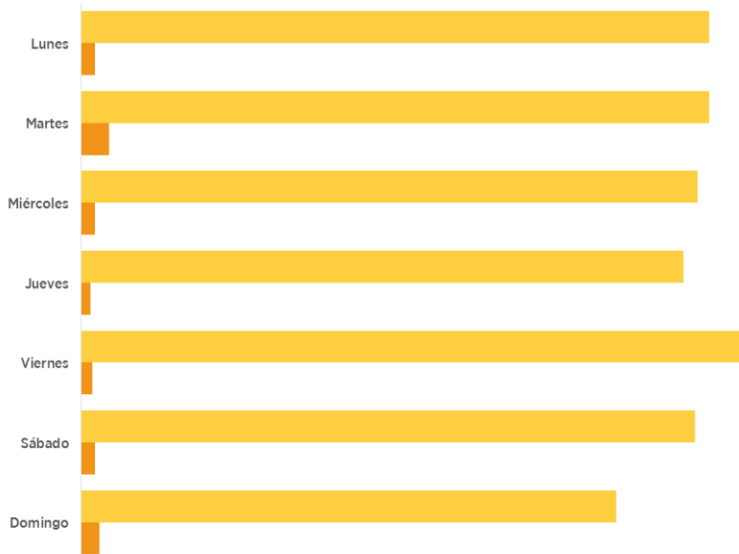




El **análisis mes por mes** confrontado con el año anterior permite observar un descenso tanto en el total como en los parciales mensuales. El mes de enero fue la excepción: solo en él se registró un alza respecto del 2013. En los últimos 4 años, se observa un fuerte ascenso en los meses de enero comparados entre sí.



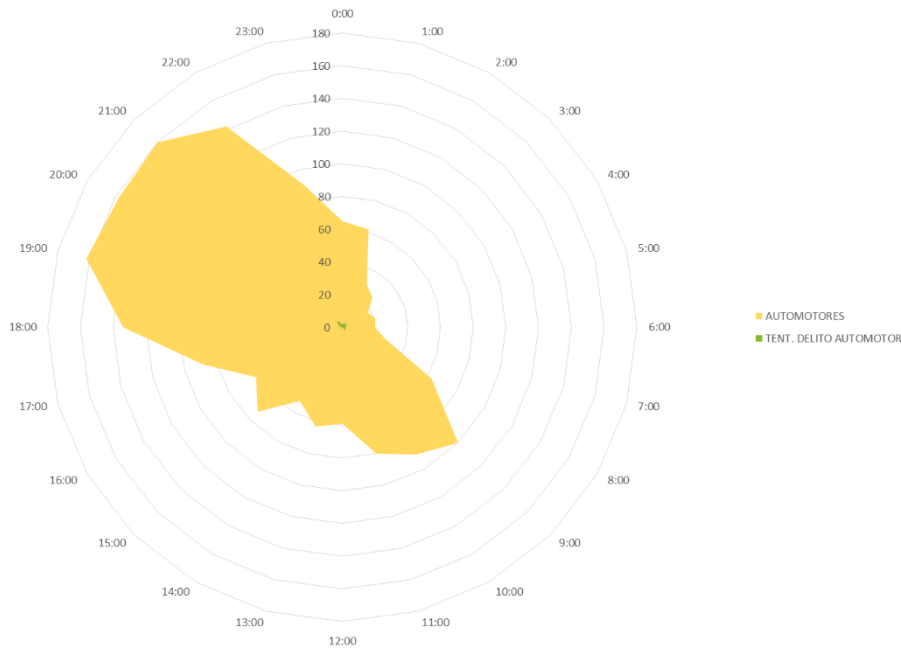
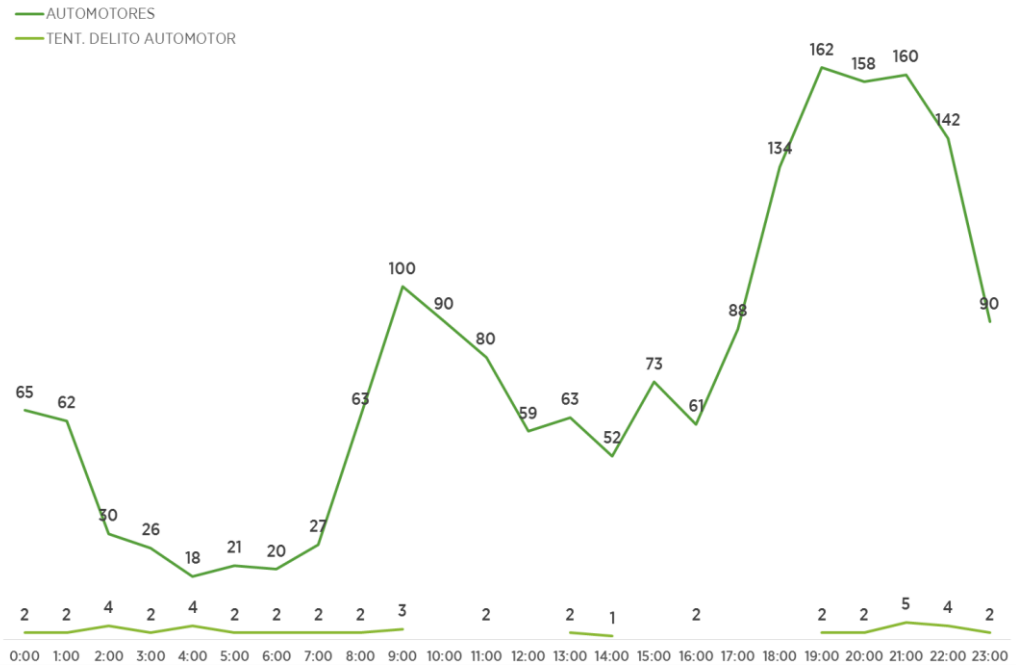
■ AUTOMOTORES  
■ TENT. DELITO AUTOMOTOR



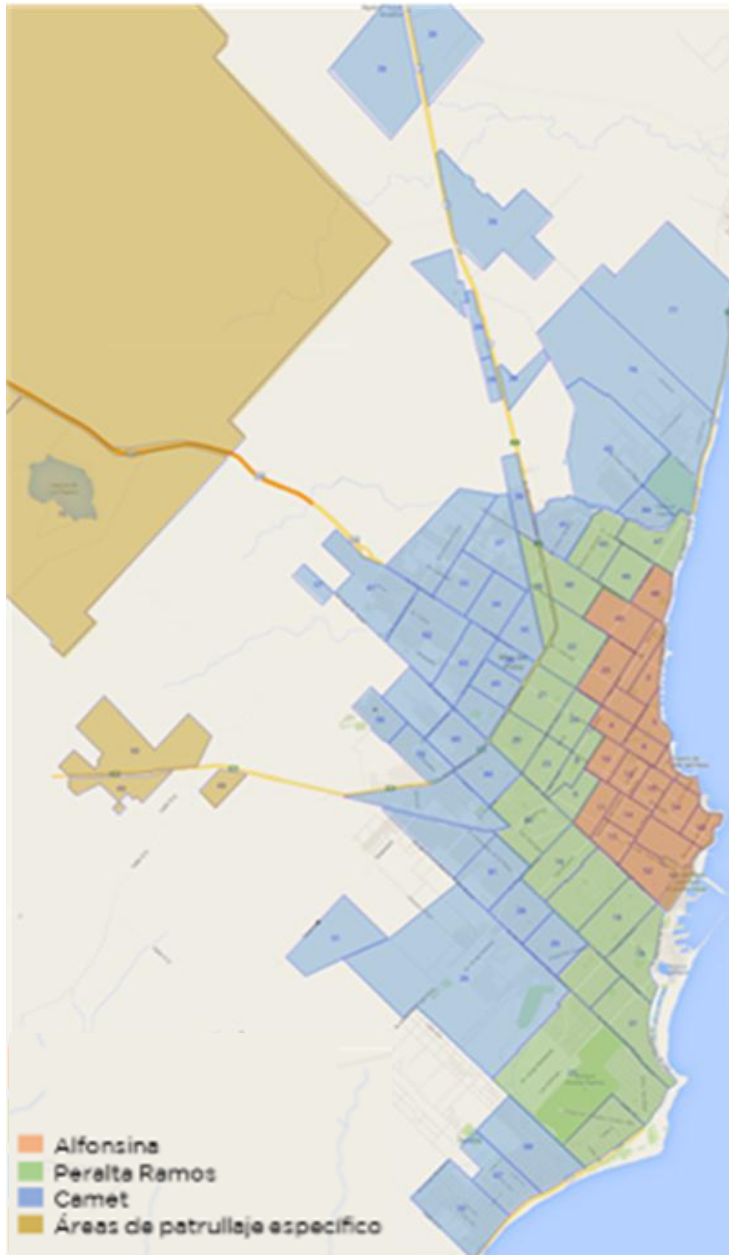
El **análisis por día de la semana** muestra el pico máximo de hechos consumados los viernes y un mínimo los días domingo. No existe una dispersión importante entre los valores diarios. Es destacable la importancia del cruce de éste análisis con el de los horarios en que se producen los hechos, para la detección de patrones delictuales.



El análisis por hora muestra un pico por la mañana. Hay un descenso sostenido de casos entre las 9 y las 16 y a partir de las 17 un ascenso que alcanza el pico máximo entre las 19 y las 22. Una hipótesis sobre las variaciones en el comportamiento del índice podría tener que ver con los horarios en que los propietarios advierten la desaparición de los vehículos. En esta hipótesis, los puntos máximos estarían asociados al inicio y fin de la actividad laboral y comercial.

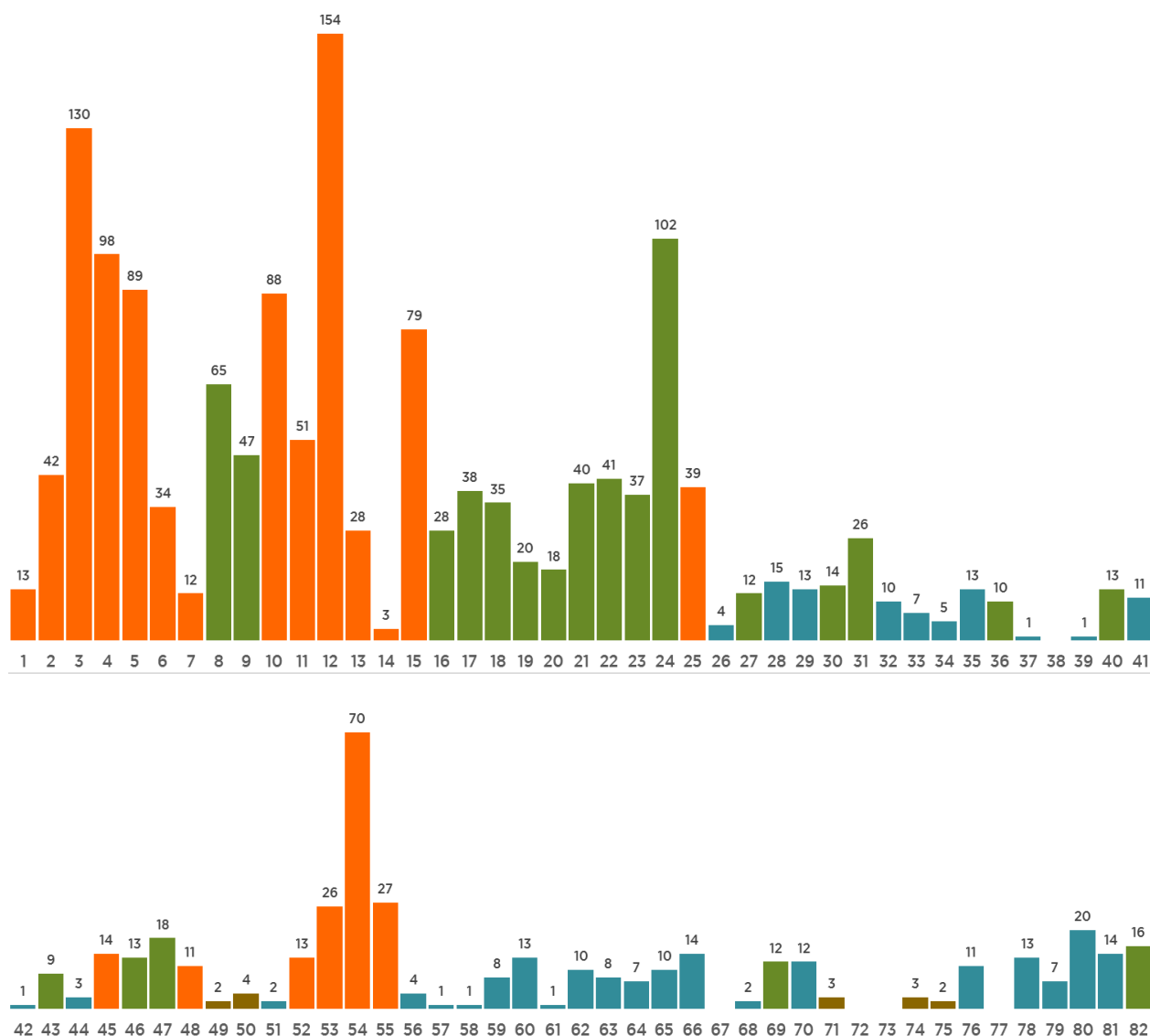






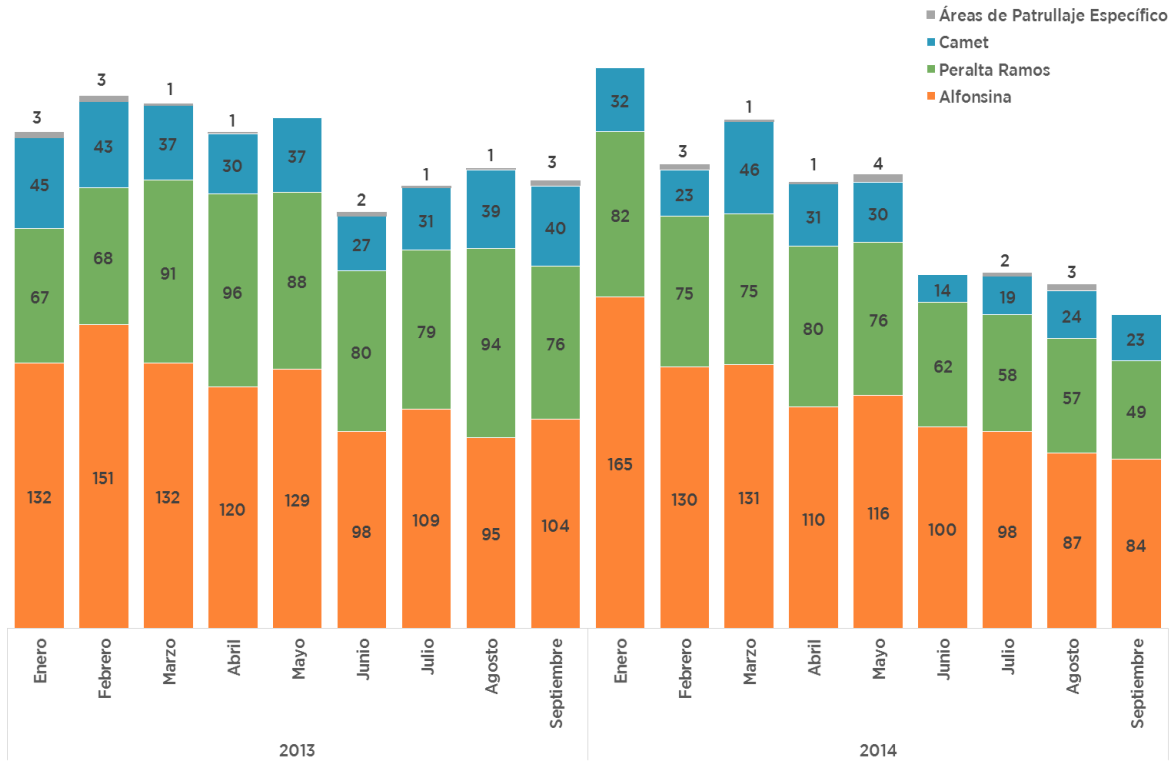
El CAED, tomando como referencia a datos demográficos, del mapa del delito y de la densidad de llamados al 911, entre otros indicadores, sugirió una zonificación del CPC en tres áreas semiconcéntricas. Esta modificación fue implementada por el Ministerio de Seguridad de la Provincia de Buenos Aires a partir del día viernes 10 de octubre.

El área Alfonsina es la más cercana al centro y macrocentro de la ciudad. El área Peralta Ramos abarca sectores intermedios y algo más alejados. El área Camet comprende, principalmente, el anillo más externo de la zona urbana de la ciudad de Mar del Plata. Las áreas fuera del casco urbano de Mar del Plata, que incluye, sectores rurales, además de Batán, Laguna y Sierra de los Padres, forman parte de las Áreas de Patrullaje Específico.

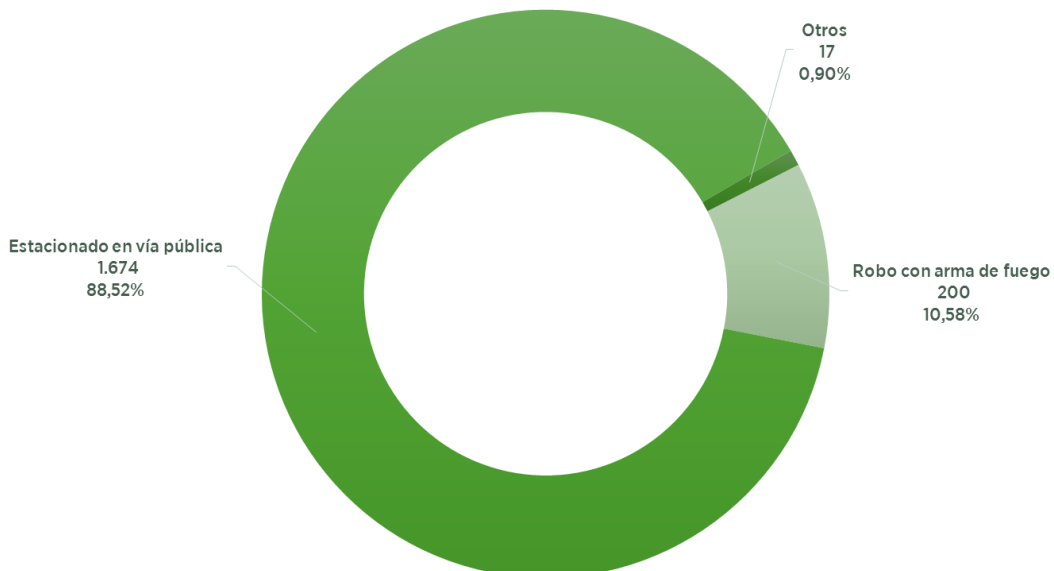


La actividad es heterogénea observando las **zonas de prevención**. La actividad se centra en un alto porcentaje en el área Alfonsina, aunque muestra disparidad entre las distintas zonas que la componen. La zona que más cantidad de hechos tuvo es la 12, con 154, lo que equivale a un 8,15% de los casos. La zona está delimitada por la avenida Colón, Corrientes, San Lorenzo y La Rioja. En segundo lugar, la zona 3, con límites en avenidas Libertad, Independencia y Luro y la calle San Juan: allí se registraron 130 casos.

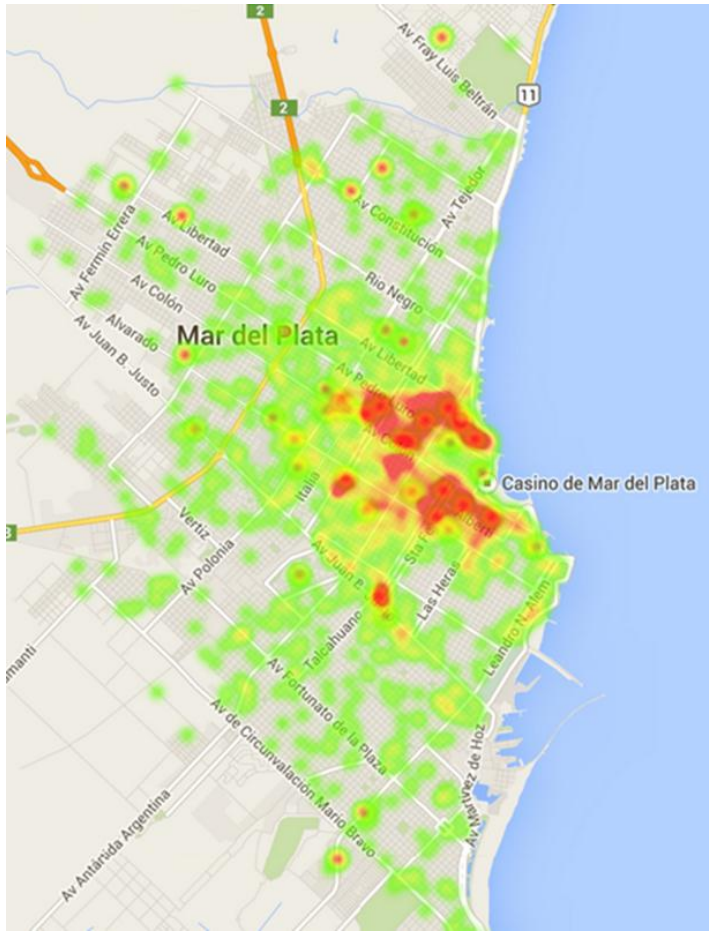
Del total de las 82 zonas, 11 son las que concentran la mitad de los hechos, mientras que existen 5 en las que no hubo robos o hurtos de autos.



El **comportamiento intermensual, por área** muestra cierta proporcionalidad en los ascensos y descensos generales de la actividad por mes. La mayor incidencia de estos delitos ha sido en el área Alfonsina, seguida por Peralta Ramos. Las áreas de patrullaje específico no tienen valores que permitan un análisis más profundo.

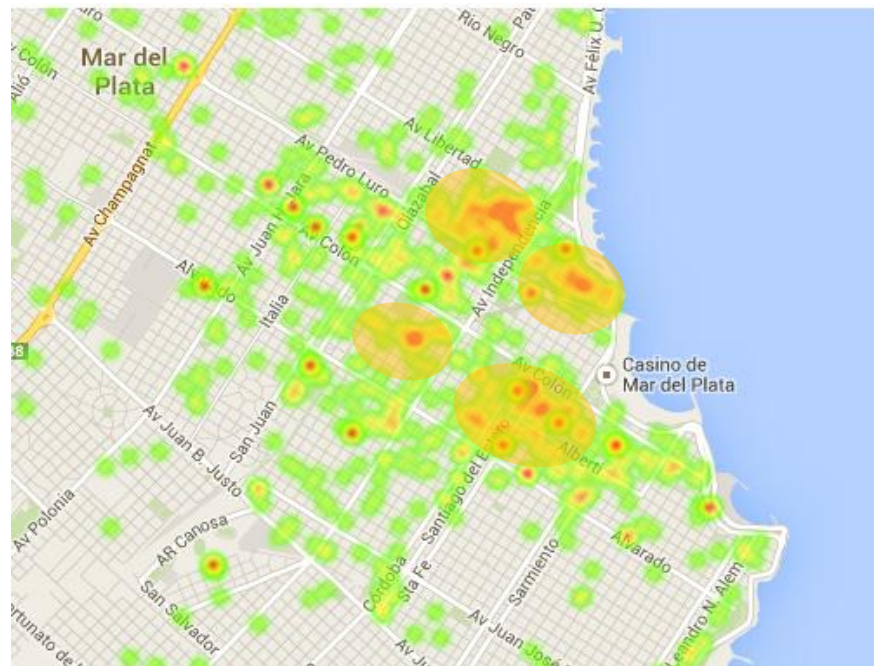


El 88% de los casos se producen cuando el auto está estacionado en la vía pública, o sin ejercer algún tipo de violencia contra las personas. En menos del 11% de los casos fue reportado el empleo de armas de fuego.



El análisis de la ubicación espacial de los casos refleja, como se ha visto, la concentración de hechos en el sector central del territorio. En el área Alfonsina y en una porción menor del área Peralta Ramos se localiza de manera clara la mayor concentración de casos. Cuanto más se aleja de la “zona caliente”, la densidad de hechos es menos importante, hasta el punto de una presencia baja o nula en las áreas más apartadas.

El sector de mayor densidad de casos tiene cuatro subzonas delimitadas por la avenida Libertad, calle Dorrego, calle Alvarado y calle Alsina. Hay una baja cantidad de casos en microcentro. Una hipótesis que podría responder a esta particularidad vincula esto a la existencia de estacionamiento medido y la consiguiente presencia de inspectores municipales en el sector. Como consecuencia, los sectores lindantes, que concentran un caudal importante de vehículos cuyos propietarios buscan evitar el estacionamiento medido, tienen algunos de los índices más altos de sustracciones.





## Conclusiones preliminares

El delito automotor se configura como el más importante entre los delitos contra la propiedad denunciados en el territorio del Partido de General Pueyrredon. El parque automotor es de 340.159 según cifras oficiales de 2012 (Dirección General de Movilidad Urbana de la MGP). Confrontado con el número de ilícitos de los tres primeros trimestres del año (1.891), da una idea de la dimensión de la problemática.

La tasa de sustracciones de vehículos consumadas es de 274,05 cada 100.000 habitantes. Este es otro dato que aparece como constante al compararlo con períodos equiparables, y que podría estar vinculado a la dinámica delictiva que deriva de la demanda de los mercados ilegales.

El comportamiento analizado desde la ubicación geográfica en donde se producen los ilícitos, permite observar concentraciones claras en sectores determinados del Partido. A partir de esta realidad, pueden inferirse la existencia de condiciones particulares que posibilitan ese accionar. Las áreas alejadas del radio céntrico muestran una baja incidencia de delitos automotor, con zonas de prevención completas en las que no hubo casos en el período objeto de este trabajo.

La modalidad de sustracción de vehículos estacionados representa el 88,5% de los casos. En el 10,58% de los casos fueron utilizadas armas de fuego. Las cuatro zonas de prevención en las que más hechos se produjeron concentran el 25,59% de los casos pero solo el 5,79% de la población. En contraste, hubo cinco zonas de patrullaje policial sin robos o hurtos de automotores reportados. Estas asimetrías ponen al descubierto la realidad compleja y divergente de un territorio con las particularidades del Partido de General Pueyrredon.

Se pone de manifiesto la exigencia de un análisis de sectores reducidos y la posterior generación de estrategias de abordaje direccionadas sobre la base de datos confiables. Tomar el territorio como un todo simplifica, pero no lleva a conclusiones correctas. Las realidades de las diferentes áreas no son equiparables. Una hipótesis en la que se está trabajando es que el descenso de sustracciones totales de automotores podría estar relacionado con un aumento de los robos y hurtos parciales, principalmente de llantas y neumáticos.

## Perspectivas

La condición de preliminar del presente informe está dada por la cercanía temporal de los casos. Aún no están determinados debidamente los detalles que permitirían un análisis más profundo. Por ejemplo, parece relevante establecer una diferenciación por tipo de vehículo, marca, modelo y año y otras particularidades distintivas.

Por otra parte, si bien se cuenta con una cifra de casos que podría ser cercana a la totalidad de hechos cometidos por la exigencia de las aseguradoras de realizar la denuncia policial, no debe dejar de considerarse la muy probable existencia de una “cifra blanca”, vinculada a las falsas denuncias, cuya magnitud debe determinarse.



Una investigación más profunda como la que se encuentra en proceso permitirá abordar la cuestión de los delitos asociados con la sustracción de automotores. Entre ellos, se destaca la venta ilegal de autopartes y la defraudación a las compañías de seguros.

El acceso a fuentes de datos adicionales, como la información del servicio de emergencia 911, posibilitará otras evaluaciones vinculadas con tiempos de respuesta y permitirá conocer la relación entre casos denunciados y efectivamente atendidos. Están dentro de los trabajos analíticos en proceso el cruce de los datos delictuales con la información demográfica zonificada, que posibilitará el acceso a un panorama más profundo de estudio. Por ejemplo, la inclusión como variables analíticas de las zonas a la tasa de comercios por cada 100 habitantes, la tasa de escolaridad, la tasa de desempleo, datos de movilidad urbana y otros indicadores de interés.

El dominio del flujo informativo proveniente de fuentes diversas, y el abordaje multidisciplinario en el análisis y procesamiento de esos datos, son las cartas de presentación de esta nueva etapa de trabajo en la cuestión siempre compleja de la seguridad. Su horizonte es la presentación de información que trascienda el mero diagnóstico y sirva de referencia para la toma de decisiones.