



NUEVA EPOCA – AÑO 1 – NRO. 1

Penal y Estado

Revista latinoamericana de análisis político criminal

Penal y Estado se propone como un lugar para el análisis, la reflexión, la crítica, el debate y la actualización de conocimientos sobre la política criminal.

Junio 2019

El robo de automotores como delito de mercado y su abordaje desde los gobiernos municipales. La experiencia en General Pueyrredon

Tobías J. Schleider

Abogado y Especialista en derecho penal por la Universidad Nacional de Mar del Plata. Doctor de la Universidad de Buenos Aires, área Filosofía del derecho. Director de la carrera y profesor titular en la Licenciatura en Seguridad Pública de la Universidad Nacional del Sur. Coordinador de proyectos del Instituto Latinoamericano de Seguridad y Democracia (ILSED).

Mariano R. Villar

Informático y analista delictual del Centro Municipal de Análisis Estratégico del Delito (CeMAED) de la Municipalidad de General Pueyrredon desde 2014. Investigador independiente sobre temas de seguridad ciudadana y violencias.

1. Introducción

Este trabajo breve tiene por objeto inmediato el análisis práctico de un fenómeno y su vinculación con el uso de información para basar políticas de seguridad. El fenómeno es el robo y hurto de automotores en el partido de General Pueyrredon, en el sudeste de la Provincia de Buenos Aires, cuyas principales localidades son Batán y Mar del Plata. La información es, en lo crucial, la accesible en los informes públicos que el Centro Municipal de Análisis Estratégico del Delito (CeMAED) puso a disposición de la ciudadanía, a través de internet y medios de comunicación, entre comienzos de 2014 y finales de 2015¹.

Este es un caso paradigmático de uso de la información para la toma de decisiones en seguridad ciudadana en la órbita municipal. Además, si bien no ha sido sometido a un análisis de impacto riguroso, presenta elementos suficientes para sentar sus bases y, en ciertos momentos, ha podido mostrar resultados conectables con las medidas adoptadas.

2. Autos y mercados

El robo y hurto de automotores, total o parcial, está relacionado estrechamente con la comercialización ilegal de autopartes usadas. Presenta una gran complejidad en su análisis, porque es un delito que abarca varias dimensiones. Involucra actores múltiples y mercados que oscilan entre la legalidad y la ilegalidad. «Cuando las empresas automotrices y las autopartistas locales no surten el mercado repositor, la brecha de precios existentes entre los mercados formales e informales estimula a los «clientes» a solucionar sus problemas a través del mercado informal» (Rodríguez, 2013).

¹Estos y otros informes pueden consultarse en <http://www.mardelplata.gob.ar/cemaed>.

Un enfoque como el adoptado aquí responde a lo que señalan Berri y Grande al respecto: «La explicación de muchos fenómenos delictivos puede buscarse (total o parcialmente, según el caso) a partir de determinaciones económicas. Dentro de estos, podemos distinguir algunos que requieren de la existencia de mercados para su desarrollo» (Berri y Grande, 2017). Aquí se entiende al mercado en sentido amplio pero preciso, como el cúmulo de relaciones sociales que responden a una estructura de oferta y de demanda pero que, además, es requisito previo para que esas transacciones puedan desplegarse.

3. Autos e información

En el partido de General Pueyrredon, en el marco de la puesta en marcha de la Secretaría de Seguridad, Justicia Municipal y Control, se creó en 2014 el CeMAED, un organismo técnico y multidisciplinario. Su objetivo general era la construcción de un sistema dinámico de gestión de la información, apto para la toma de decisiones en materia de seguridad ciudadana, con el fin de dar fundamento a políticas y acciones estatales más racionales y eficientes.

Prácticamente desde su inicio, el CeMAED tomó como uno de los principales objetos de análisis al delito vinculado con los automotores. Históricamente, el Partido de General Pueyrredon venía presentando cifras elevadas en esa temática. Una vez puesto el foco sobre ella, se notó que esas cantidades mostraron cierta consistencia a lo largo del tiempo y el espacio, en el análisis intermensual e interanual. Esto denota, al menos indiciariamente, un comportamiento de mercado, típico de esta clase de delitos.

4. La importancia del mercado automotor como objeto de estudio

Las razones para el abordaje de esta temática son variadas. Entre ellas, se destacan tres, que se dieron, de manera canónica, en este caso.

La primera es que los delitos que involucran robos o hurtos de automotores presentan –a diferencia de la gran mayoría de otros delitos contra la propiedad– una tasa elevada de denunciabilidad. Esto, tanto por la exigencia de las compañías aseguradoras de presentar esa constancia como requisito para iniciar el trámite del pago de los siniestros como por la importancia – económica y simbólica– que tienen los vehículos en la sociedad actual.

La segunda es que es suele ser uno de los delitos contra la propiedad más importantes en ciudades medianas y grandes, tanto desde la perspectiva económica como desde la cuantitativa. General Pueyrredon era un caso claro a ese respecto²: en 2014, superó el 35% del total de delitos contra la propiedad denunciados e informados por la Jefatura Departamental de Policía.

La tercera razón, quizás la principal, es que se trata de un delito que atraviesa a todos los sectores sociales. Es un error considerar como las únicas víctimas a los propietarios de los rodados (junto con las compañías aseguradoras). Los ejecutantes de las sustracciones suelen ser personas jóvenes,debajos 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.

5. Los datos del mercado de la sustracción automotor

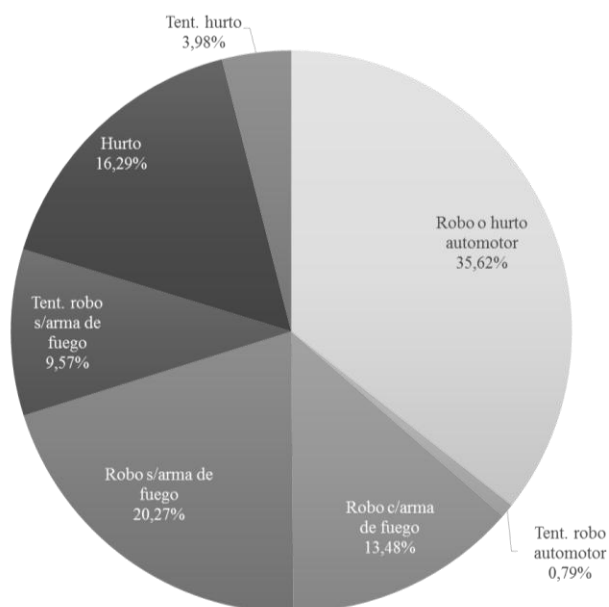


Gráfico 1: Denuncias por delitos contra la propiedad, 2014 (elaboración propia sobre informes del CeMAED).

²Es destacable que, a diferencia de lo acontecido en otras localidades de la provincia de Buenos Aires, la enorme mayoría de las sustracciones de automotores se concretó sin violencia en las personas. Ni siquiera fueron exhibidas armas de fuego: se trató de robos de autos estacionados en la vía pública, sin que siquiera estuvieran cerca sus ocupantes.

Como punto de partida documental para sus informes al respecto, el CeMAED tomó los datos provistos por el CePAID (Centro de Procesamiento de Análisis Informático Delictual) del Ministerio de Seguridad de la Provincia de Buenos Aires. Esta es la fuente principal de datos sobre delitos denunciados de la provincia, aunque la consistencia de sus bases varía y las clasificaciones empleadas suelen ser propias del análisis policial, que persigue objetivos distintos a los que se plantea un organismo de conocimiento del delito para el diseño de políticas sustentadas en evidencia.

Si bien el CeMAED trató los datos, los depuró y reclasificó, lo cierto es que sus informes adolecieron de dos de las fuentes complementarias más relevantes para conocer en profundidad la situación. La primera es la base de automotores del Centro de Operaciones Policiales (COP) de la Provincia de Buenos Aires. La segunda, los datos de las compañías de seguros, que se concentran principalmente en el Centro de Experimentación y Seguridad Vial (CESVI). Esas bases, por razones distintas, han sido resguardadas con mucho celo por sus propietarios.

La situación actual es más severa, por cuanto el organismo, según ha puesto de manifiesto en sus últimos informes, hasta la fecha de redacción de este trabajo no contaba siquiera con la información proveniente del CePAID. Esto, claramente, dificulta la consecución de sus tareas.

6. El caso de General Pueyrredon: oleajes y mareas

Con los datos señalados como fundamento, se publicó un primer informe preliminar hacia fines de 2014, que incluyó los tres primeros trimestres del año. En abril de 2015 se presentó el primer informe anual completo del año 2014, al que siguieron un resumen del primer semestre de 2015 y varios reportes mensuales hasta el corte en el flujo de información. Además, se le dedicó al tema un apartado especial en los informes semanales de actuación policial, que eran analizados en reuniones periódicas entre las autoridades municipales y policiales. Finalmente, se realizó el informe de octubre de 2015, que incluyó un análisis comparativo con los años 2013 y 2014, y 2015 hasta ese mes. Estos informes estaban enmarcados en una política de datos públicos, presentados a los medios de comunicación, puestos a disposición

a través de internet y volcados a un incipiente mapa del delito online, proyecto que fue discontinuado con el cambio de gobierno³.

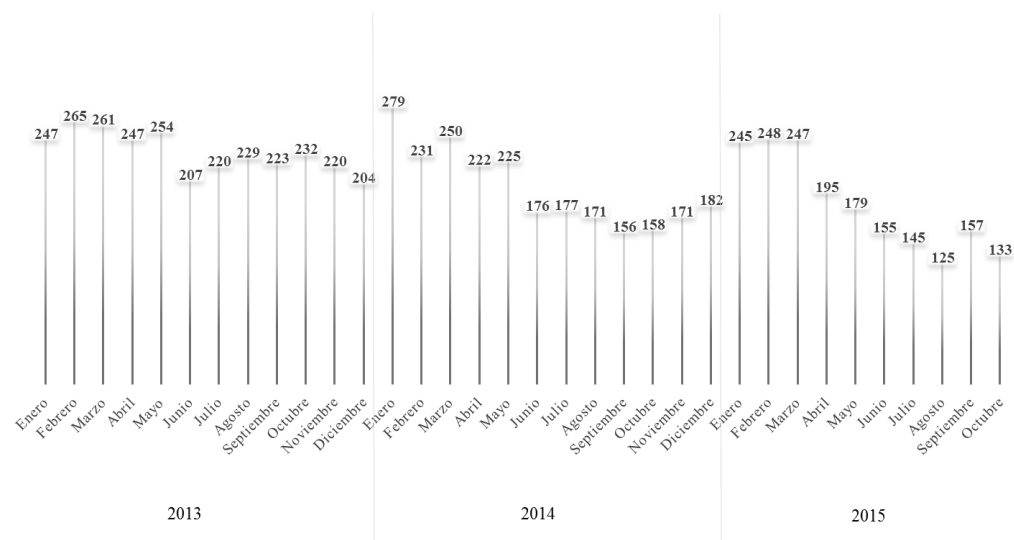


Gráfico 2: Autos sustraídos por mes en General Pueyrredon (elaboración propia sobre informes del CeMAED).

El primer año con datos consistentes y completos obtenidos por el CeMAED fue 2013. En ese período, las denuncias por robo y hurto de automotores tuvieron un comportamiento estable, aunque mostraron cantidades algo superiores en los primeros cinco meses. En los primeros cinco meses de 2014, por su lado, las sustracciones de automotores volvieron a ser relativamente elevadas, pero experimentaron una disminución un poco más significativa a partir del sexto mes. Si bien se produjo un descenso anual en la cantidad de sustracciones, los análisis mostraban patrones muy evidentes: tanto en la concentración de hechos en lugares determinados, como en los rangos horarios de mayor incidencia y en cuanto a los modelos de vehículos más sustraídos.

En abril de 2015 se llevó a cabo la presentación pública del «Informe sobre robo y hurto de automotores 2014» del CeMAED. En ese documento, con análisis cuantitativos, se pusieron en evidencia estas situaciones. Este fue un hecho de alto impacto comunicacional con respecto a los datos vinculados con esta problemática. Sobre estas bases, las autoridades

³Después de 2015, el CeMAED continuó analizando parcialmente el fenómeno de la sustracción de automotores, basándose en los datos provenientes de los llamados al 911, que representan una porción reducida del universo de casos acontecidos.

municipales presentaron una denuncia penal en sede de la Fiscalía General Departamental, solicitando la profundización de las investigaciones. Fue a partir de ese momento en que se produjo una baja significativa en las sustracciones, que en el mes de agosto mostraron la cifra más baja de los últimos años. Al mismo tiempo, se evidenció un incremento en la cantidad de hallazgos y secuestros de automotores, motivado principalmente por la mayor cantidad de operativos realizados.

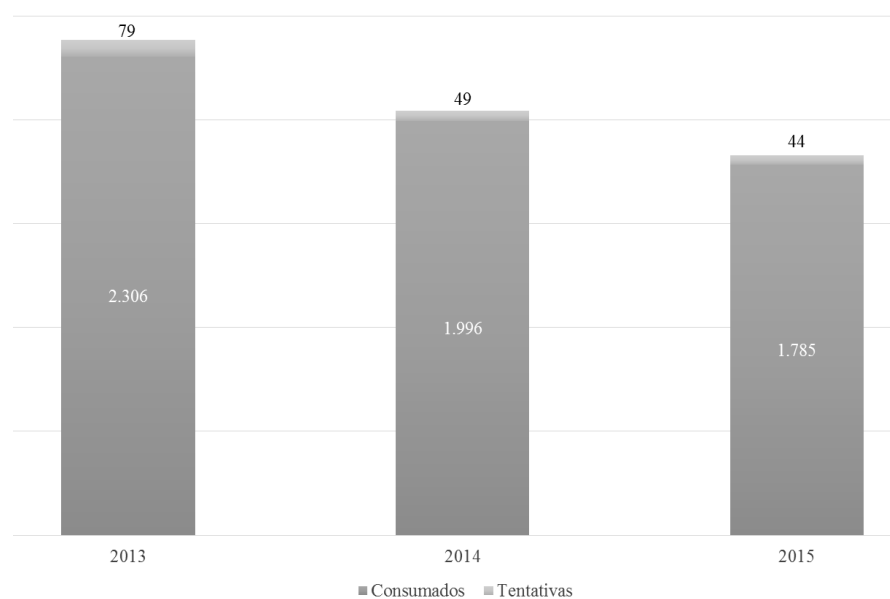


Gráfico 3: Autos sustraídos por año en General Pueyrredon, enero a octubre (elaboración propia sobre informes del CeMAED).

La evaluación de los datos y análisis expuestos en estos informes permite extraer algunas conclusiones preliminares. En primer lugar, es claro que los robos y hurtos de automotores en el Partido de General Pueyrredon respondían a patrones concretos que se condicen con los delitos que presentan estructuras de mercado. La poca dispersión entre días sucesivos de la semana, la baja variación intermensual relativa en el número de sustracciones y las zonas determinadas en el espacio y persistentes en el tiempo abonan esta hipótesis. Además, la geolocalización circunscribe el fenómeno a sectores muy puntuales del territorio. Una característica que se observa es que las zonas donde se produjeron la mayor parte de los hechos denunciados son sitios donde los vehículos permanecen estacionados por lapsos prolongados (inmediaciones de hospitales, centros de recreación, zonas comerciales, etc.).

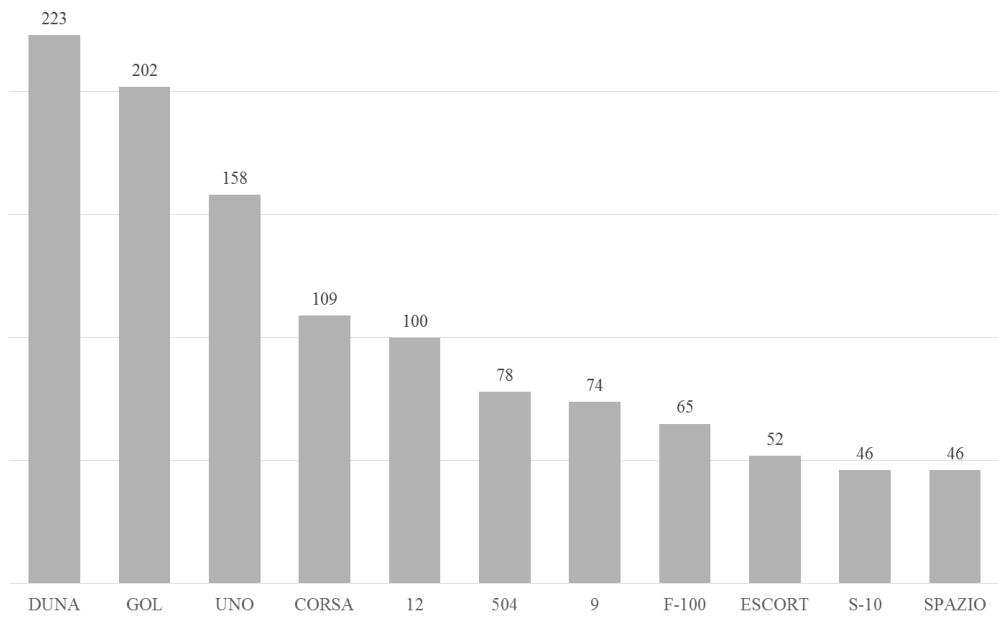
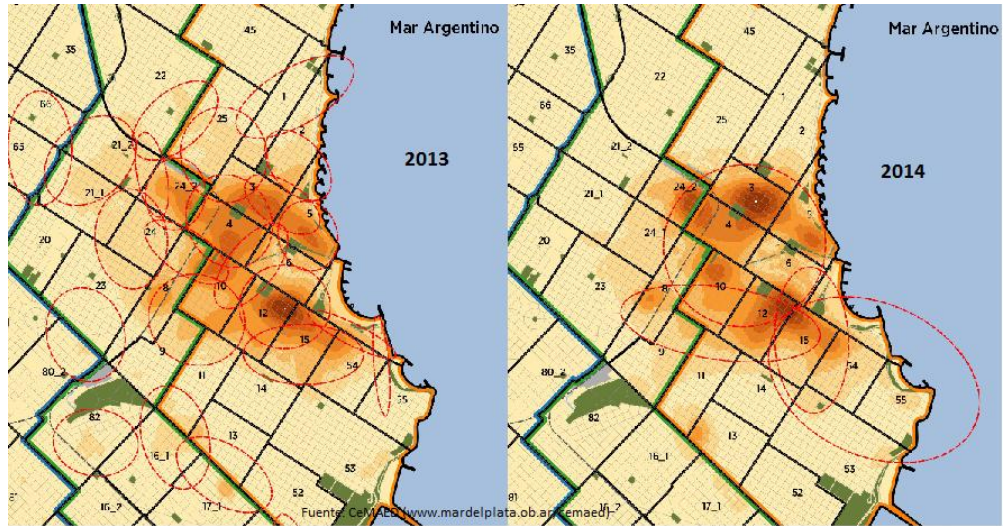


Gráfico 4: Modelos de autos más sustraídos en General Pueyrredon, 2014 (elaboración propia sobre informes del CeMAED).

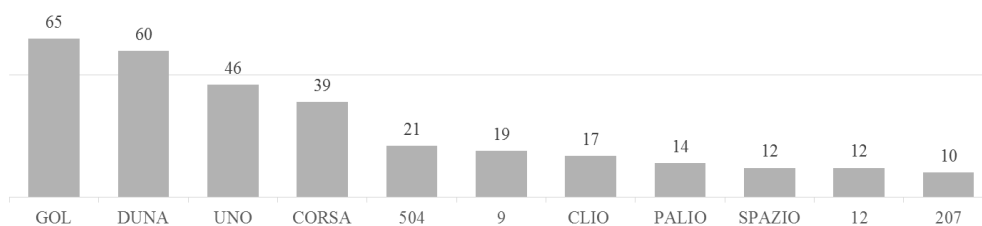


Gráfico 5: Modelos de autos más recuperados en General Pueyrredon, 2014 (elaboración propia sobre informes del CeMAED).

En cuanto a los vehículos sustraídos, se trató, mayormente, de automóviles de cierta antigüedad, con medidas de seguridad escasas o inexistentes, y particularmente preciados para su desguace y la posterior comercialización de sus autopartes. Una vez más, esto permite inferir que el delito responde a necesidades de un mercado total o parcialmente ilícito. Un mercado que sufre la falta de provisión de repuestos de determinadas marcas y modelos y, en muchos casos, se favorece por los controles laxos, espasmódicos o inorgánicos.

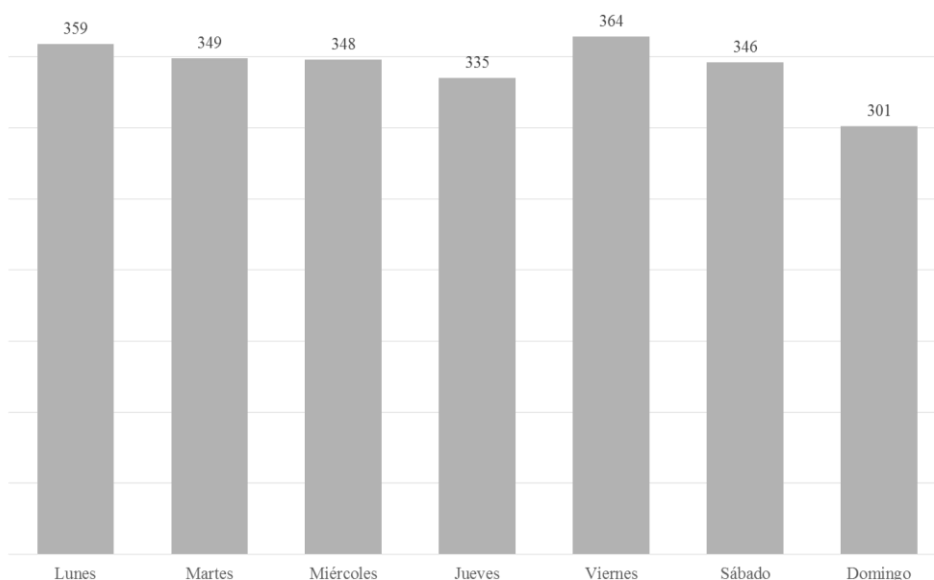


Gráfico 6: Autos sustraídos por día de la semana en General Pueyrredon, 2014 (elaboración propia sobre informes del CeMAED).

El análisis por día de la semana no muestra una gran dispersión. Sin embargo, se distingue un pico máximo de hechos consumados los viernes y uno mínimo los domingos. Es importante, igualmente, el cruce de este análisis con el de los horarios en que se producen los hechos para la detección de patrones delictuales.

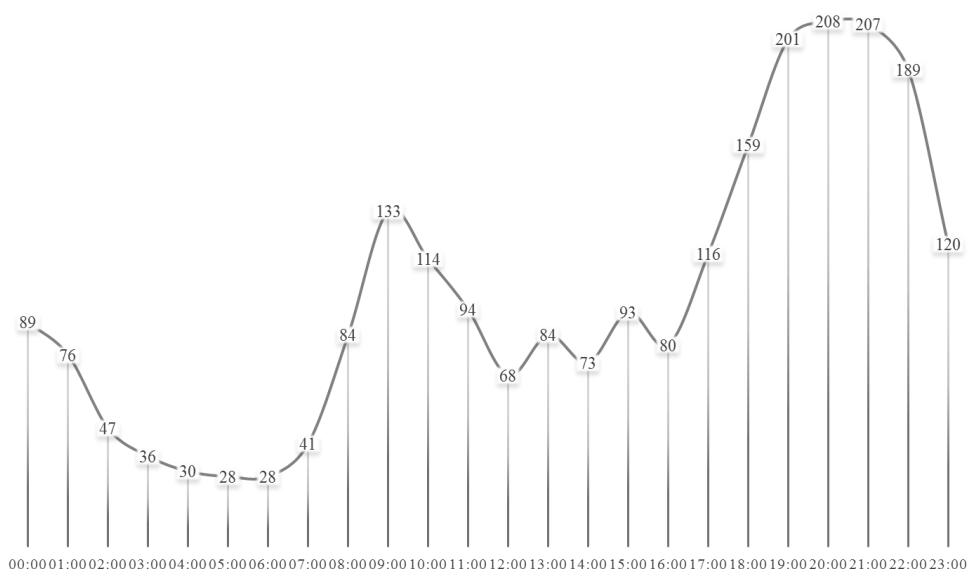


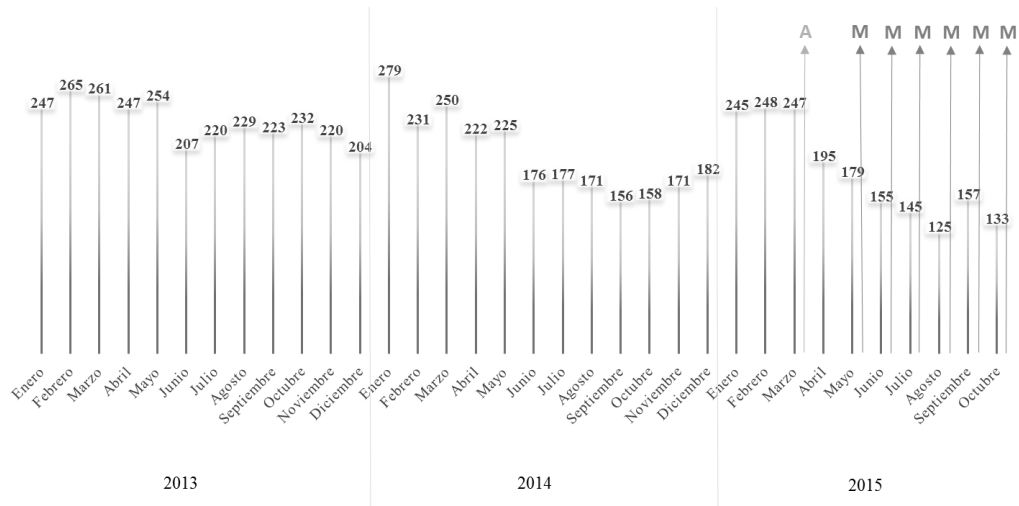
Gráfico 7: Autos sustraídos por hora en General Pueyrredon, 2014 (elaboración propia sobre informes del CeMAED).

El análisis por hora muestra, claramente, la mayor concentración después de las 19 y hasta las 22, y entre las 8 y las 10, aunque con menor actividad. En el resto del día, los valores se mantienen en niveles más bajos. 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.

7. Información, políticas y autoridades

A partir de estos datos, fue posible el planeamiento de políticas concretas, utilizando las herramientas disponibles para el gobierno municipal. Desde sugerencias técnicas, como la implementación de cámaras móviles en las zonas calientes, hasta la fiscalización de comercios dedicados a la venta de autopartes.

En el caso de General Pueyrredon, algunas de estas políticas fueron aplicadas, aunque en grados poco precisables. Otras quedaron en los meros anuncios. No obstante, es innegable que en el período durante el cual el fenómeno fue observado, los datos vinculados con estos delitos mostraron una baja significativa, y fundamentalmente luego de que la información al respecto fue hecha pública.



A: Publicación del informe anual 2014 **M:** Publicación de informes mensuales

Gráfico 8: Autos sustraídos por mes en General Pueyrredon (elaboración propia sobre informes del CeMAED).

Puede observarse una disminución sensible en la cantidad de hechos, coincidente con la publicación del primer informe anual. A partir de mayo, mientras fueron dados a conocer los informes mensuales, junto con algunos resúmenes periódicos, la tendencia se mantuvo a la baja.

Por otra parte, es notorio que los informes presentados partían, en lo fundamental, de datos policiales. Esto es, surgidos del propio Estado y a su alcance. Pero fue a partir de sus publicaciones cuando los funcionarios (de distintos niveles y competencias) parecieron notar la relevancia del problema y tomar, en alguna medida, cartas en el asunto.

8. Mercados ilegales y visibilidad

Es cierto que el descenso de los robos y hurtos de automotores en Mar del Plata y Batán puede responder a causas diversas⁴. Pero es importante detenerse en una de ellas: la vinculada con la hipótesis de que los mercados ilegales, a diferencia de los lícitos, se retraen cuando son visibilizados. La información, como bien, tiene su validación más importante cuando se comparte. La publicación de datos, análisis y conocimiento sobre realidades que afectan a los ciudadanos despierta, en primer lugar, una conciencia social de control. En segundo lugar, eleva la demanda de respuestas hacia el Estado, que tutela el cumplimiento de la ley y la preservación de los derechos de los ciudadanos. La combinación de estos factores activa la sinergia de los organismos estatales y proporciona herramientas útiles para la toma de decisiones con base en conocimiento comprobable.

Otro efecto evidente es que las víctimas potenciales, si conocen las características y modalidades del delito que los afecta, pueden tomar recaudos adicionales al momento de actuar frente a situaciones de riesgo. Finalmente, quienes son efectores del delito pueden ven expuestos públicamente sus métodos, con el consecuente perjuicio para la consumación de sus actividades delictivas.

Este conjunto de consecuencias, si se monitorean de manera constante, pueden facilitar la construcción de un sistema complejo de información y conocimiento, que sirva de base para la toma de decisiones en materia de seguridad. De este modo, el sistema se retroalimenta: se posibilita la evaluación y refuerzo o corrección de las políticas públicas implementadas.

9. Municipios, mercados y seguridad

Concluyendo, el rol de un organismo municipal en el abordaje de delitos de naturaleza compleja puede notarse en planos diversos. Desde el estudio y análisis de los datos locales y la capacitación permanente de los analistas involucrados a tal fin a la colaboración con las fuerzas de seguridad y el servicio de justicia. Y, especialmente, a través del uso de herramientas que

⁴Incluso, podría aducirse que la baja exhibida lo fue en los registros, pero no en la realidad. No obstante, el CeMAED pudo cotejar parcialmente datos de otras fuentes, como las denuncias al 911 y el trámite de las causas judiciales. Estos muestreos permitieron evidenciar que, si bien existían algunas discrepancias, los descensos de los guarismos tenían un correlato con la realidad y, además, eran ciertamente significativos.

naturalmente están en el ámbito de competencia municipal y rara vez son empleados con propósitos de prevenir violencias y delitos (Binder, 2017).

Esto es muy importante para el caso de los delitos de mercado. Todos los municipios del país cuentan con departamentos de inspección y control. Las habilitaciones de los locales dependen, de manera exclusiva o concomitante con otros organismos provinciales y nacionales, de la órbita municipal. Del mismo modo, les corresponde la regulación del uso del espacio público. En ciertos casos, también existen estamentos más sofisticados para conocer, controlar y, eventualmente, sancionar las faltas que se generan en el desarrollo de las actividades comerciales.

No debe olvidarse, en este punto, que los delitos analizables en términos de estructuras de mercados, en general, y los vinculados con la sustracción de automotores, en particular, dependen de la existencia de un mercado que tiene visos de legalidad y zonas grises, además de las francas marginales. Es por eso que la presencia del Estado, aun en la parte (aparentemente) legítima de los negocios y aun en el ámbito municipal, tiene una incidencia mayúscula en el nacimiento, desarrollo, desempeño y eventual terminación de los actos y procesos que involucran esta clase de delitos.

No obstante, es poco usual que los propios municipios conciban a esos recursos como útiles para contribuir al conocimiento y el debilitamiento de los mercados ilegales o mixtos. Su capacidad de intervención está subestimada por ellos mismos, y mucho más por las autoridades de otros niveles de gobierno, que prefieren imponer condiciones o disponer de sus mecanismos de manera inconsulta.

Esto nos mueve a creer que el cambio vendrá desde los municipios –tan poco afectos a generar políticas que, por tradición o por conveniencia, están acostumbrados a derivar–, o no vendrá. Desligarse del tratamiento de la inseguridad, un problema que ha sido detectado por encuestas y organismos internacionales, de manera sostenida, como la preocupación principal de los habitantes de las grandes ciudades latinoamericanas, es desprestigiar un aspecto crucial de la vida de los ciudadanos, contribuyentes y, en última instancia, votantes.

El punto de partida, una vez más, está en la información. Los observatorios y centros de análisis han mostrado su utilidad como catalizadores del poder municipal en la disminución de la violencia y el delito. Los fenómenos que

involucran a mercados ilegales o mixtos están lejos de ser una excepción a esta regla.

Bibliografía

1. Binder, A., 2017: «Seguridad en el municipio y usos de la información sobre la criminalidad, la violencia y el conflicto», en T. J. Schleider y M. E. Carrasco, eds., *Municipios: los nuevos actores de la seguridad ciudadana*, Buenos Aires: BID-ILSED: 19-31.
2. Berri. D y G. Grande, 2017: «Repensando el rol de los municipios frente a los mercados criminales», en T. J. Schleider y M. E. Carrasco, eds., *Municipios...*, cit.: 125-143.
3. CAF, 2014: *Por una América Latina más segura. Una nueva perspectiva para prevenir y controlar el delito*, Bogotá: CAF-Banco de Desarrollo de América Latina.
4. Rodríguez, E., 2013: «La sustracción de vehículos y el tráfico ilegal de autopartes usadas en Argentina. Delitos de pobres, poderosos y sectores medios», *Delito y sociedad*, 35 (22): 49-83.