

**Avance Segundo Informe: Junio**  
**Panorama Regional : La Provincia de Magallanes**

**La percepción de los delitos viales en Chile**

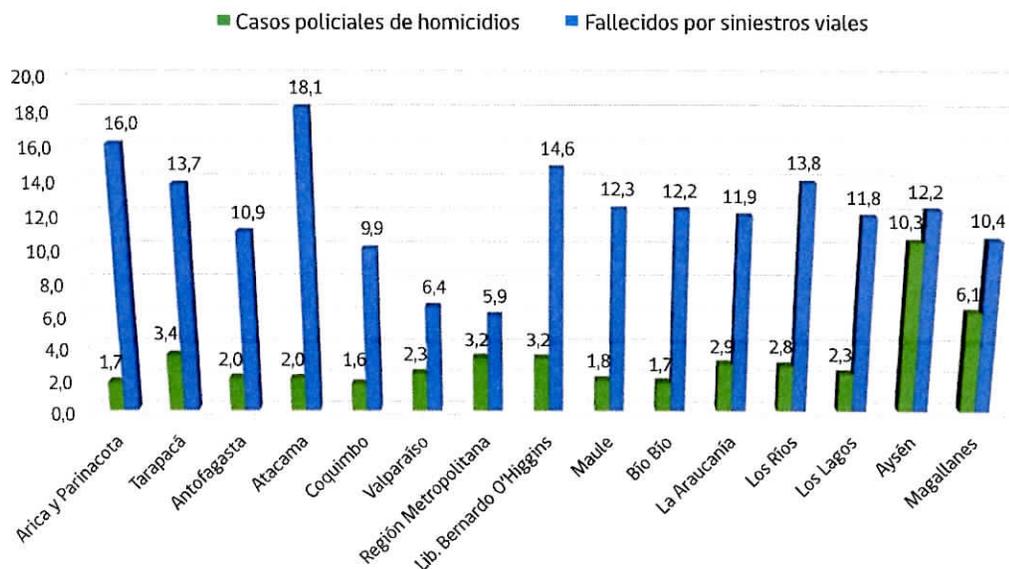
La percepción de inseguridad definida como “la perturbación angustiosa del ánimo que se deriva de la diferencia entre el riesgo percibido de ser víctima de un crimen y la victimización de hecho” (Vilalta, 2009:3) se ha relacionado con el análisis de los delitos catalogados como “violentos”. Vale decir aquellos que generalmente se ubican en el espacio público y que afectan la integridad física de las personas y sus propiedades. Son éstos a los que se les entrega mayor atención pública, son los que conforman el “clima de opinión” y los que establecen la percepción del temor. De esta forma, el dato comúnmente usado por los estudios para compara los hechos delictuales en Latinoamérica y Europa ha sido la tasa de homicidios, ya que es la que registra estadísticas mas completas en relación a otros delitos. Siguiendo estos registros, utilizamos como base de análisis inicial de este estudio los registros comprados de la tasa de mortalidad en parangón con los homicidios y fallecidos en siniestros viales bajo el registro de las primeras 24 horas, datos recopilados de la base de datos sin filtrar facilitada por Carabineros de Chile.



Del gráfico 1 podemos dar cuenta de la magnitud que tienen comparativamente los casos policiales de homicidios y las muertes en siniestros viales. Como se

aprecia, la diferencia sustantiva entre ambas causas de muerte se sostiene en todo el período analizado. Es importante poner atención que entre los años 2013 y 2016 no existe disminución en la cantidad de fallecidos en siniestros viales, sino por el contrario se observa un aumento sostenido de las cifras, lo cual da cuenta del bajo impacto que produjo el conjunto de medidas preventivas contempladas tras la firma del Decenio de la Seguridad Vial (2011), hito en el que Chile se comprometió a nivel Estado con la ONU y la OMS a reducir al año 2020 un 50% la cantidad de fallecidos en siniestros viales. Quiebra la tendencia de este análisis la cifra nacional del año 2017, en que la estadística de las 24 horas presenta una disminución de un 10,51% en relación con el año 2016. No existen causas específicas de esta disminución en términos generales, salvo el análisis región por región que permitiera observar donde se encuentran las comunas y regiones con programas especiales o intervenciones locales que explican la baja. En ese sentido la primera variable a analizar debe ser la secuencia de las tasas comparativas entre fallecidos por siniestros viales y homicidios por región.

**Gráfico 2**  
**Tasa de homicidios y de fallecidos por siniestros viales por cada 100.000 habitantes según región (2013)**



**Fuente: elaboración propia en base a:**

- Fallecidos: Carabineros de Chile. Solicitud de Información por Ley de Transparencia N° AD009W0031944.
- Homicidios: Subsecretaría de Prevención del Delito. <http://www.seguridadpublica.gov.cl/estadisticas/>

**Gráfico 3**  
**Tasa de homicidios y de fallecidos por siniestros viales por cada 100.000 habitantes según región (2015)**



**Fuente: elaboración propia en base a:**

- Fallecidos: Carabineros de Chile. Solicitud de Información por Ley de Transparencia N° AD009W0031944.
- Homicidios: Subsecretaría de Prevención del Delito. <http://www.seguridadpublica.gov.cl/estadisticas/>

En los gráficos 2 y 3, se pueden apreciar las diferencias regionales entre la tasa de homicidios (casos policiales) y fallecidos en siniestros viales, teniendo como referencia de comparación los años 2013 y 2015. Las tasas elaboradas para las dos causas de fallecimientos (homicidios y siniestros viales), nos permiten visualizar las diferencias sustantivas entre regiones, particularmente en lo que a fallecimientos por siniestros viales se refiere. Así, el año 2013, año posterior a la entrada en vigencia de la Ley de Tolerancia Cero, las regiones con mayor cantidad de fallecidos por siniestros viales son Atacama (18,1), Arica (16,0) y O'Higgins (14,6). En este año las regiones Metropolitana y de Valparaíso muestran tasas que las sitúan entre las dos primeras regiones con menos fallecidos por cada 100.000 habitantes (5,9 y 6,4 respectivamente).

El año 2015 los resultados (año siguiente a la promulgación de la Ley 20.770 conocida como Ley Emilia) muestran un crecimiento de 3 puntos en regiones como Arica y O'Higgins, ubicándose nuevamente entre las tres primeras mayorías nacionales: Arica y Parinacota (19,7) , O'Higgins (17,9) y la Araucanía (13,5). Llama la atención también la disminución en la tasa de la región de Atacama que bajó en siete puntos en comparación al año 2013. Así también, las regiones Metropolitana y de Valparaíso siguen siendo las con menores tasas de fallecidos por siniestros viales.

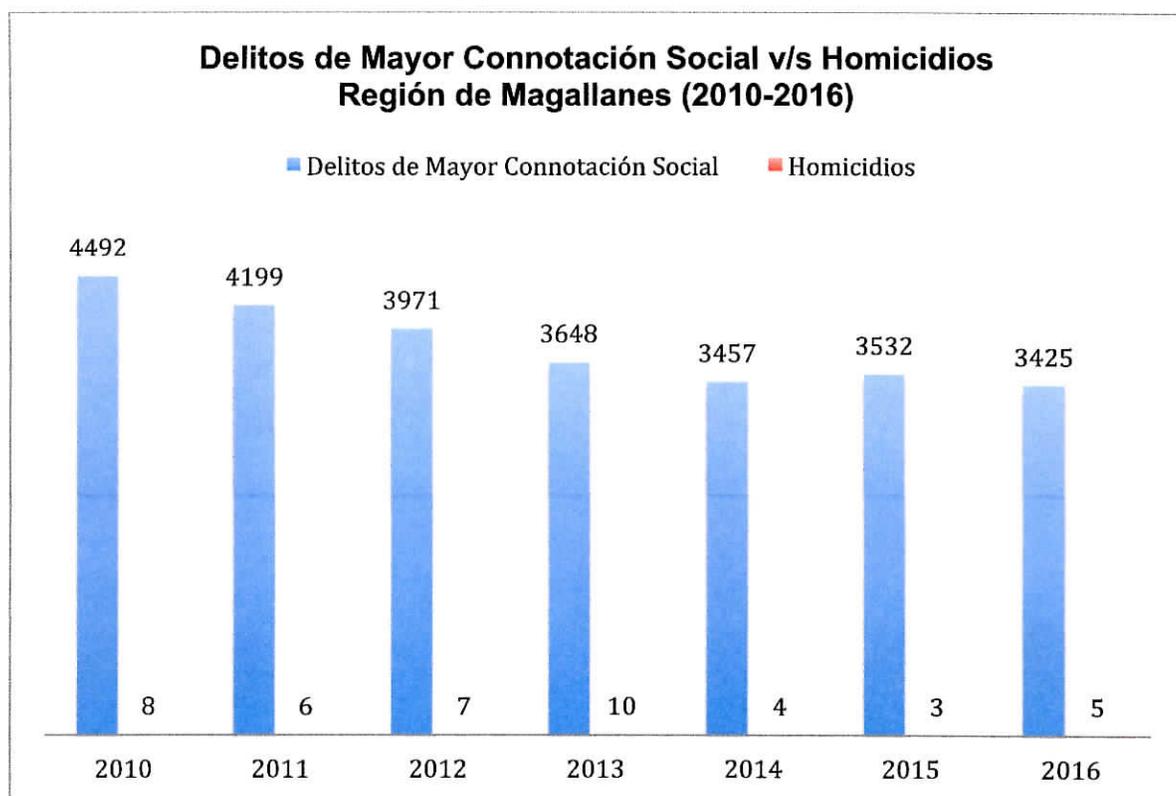
En este contexto resulta fundamental la elaboración de políticas preventivas que pongan atención a las dinámicas viales regionales y las pertinencias socio territoriales que dichas iniciativas de política pública deben contener para ser más efectivas.

Por último indicamos que las diferencias entre los tipos de delitos a nivel de percepción del miedo no se encuentra directamente relacionada a la frecuencia o dispersión del delito, se relaciona al impacto social o moral de los delitos dentro de una comunidad. Por ejemplo el homicidio o femicidio tienen menor frecuencia pero mayor incidencia en la personas, no existiendo una correlación clara entre percepción de inseguridad y tasa de incidencia delictiva<sup>1</sup>. De esta forma, si bien la siniestralidad vial en Chile presenta una incidencia mayor que los homicidios, tiene una baja percepción de peligrosidad en la ciudadanía.

En cuanto a referencias locales para la Provincia de Magallanes podemos indicar que entre los años 2010 al 2016 los delitos de mayor connotación social los homicidios representaron entre el 0,14% el año 2016 a 0,274% el año 2013.

---

<sup>1</sup> Wilson, James y George Kelling (1982). Broken Windows, the Police and Neighborhood Safety", *Atlantic Monthly* Vol. 249(3), pp. 29-38.



Cabe destacar que entre este tipo de delitos no se encuentran los relacionados con los delitos de tránsito, que representaron un total de 3899 siniestros viales entre los años 2015 a 2017, siendo la comuna de mayor incidencia la de Punta Arenas.

Comuna	2015	2016	2017	Total siniestros
CABO DE HORNOS		1	6	7
LAGUNA BLANCA		14	13	27
NATALES	194	184	177	555
PORVENIR	39	29	46	114
PRIMAVERA	20	26	15	61
PUNTA ARENAS	1086	959	1018	3063
RIO VERDE	1	1	1	3
SAN GREGORIO	3	27	26	56
TIMAUKEL	2	5	2	9
<b>Total</b>	<b>1345</b>	<b>1246</b>	<b>1304</b>	<b>3895</b>

En este punto es interesante desglosar cuales son las principales causas de siniestros viales y las horas en que se producen, para de esta forma dirigir mejor la gestión de programas que tengan como objetivo la disminución de la frecuencia. La mayor frecuencia se encuentra entre las 17:00 y las 20:00 hrs y entre la 08:00 y 10:00 de la mañana. Relevante resulta el horario de las 05:00 am, que si bien no es uno de los

horarios con mayor frecuencia, si es el mas alto entre las horas consideradas como de la madrugada.



En cuanto a los meses en que se presenta mayor siniestralidad estos son, en orden de relevancia: Mayo, Junio, Abril y Diciembre. Estos meses deben responder a lógicas regionales, que sería necesario estudiar de forma detenida.

