

ZONIFICACIÓN DE RIESGO POR HECHOS DELICTIVOS EN EL CANTÓN CENTRAL DE SAN JOSÉ

Marcela Chaves Álvarez*
Mario Segnini Boza**

RESUMEN

Utilizando los datos sobre denuncias de robos de vehículos y asaltos en el cantón central de San José, se hace una clasificación de riesgo para las vías de esa zona. El análisis demuestra que el riesgo de un asalto es más concentrado en el centro urbano, mientras que el riesgo por robo de vehículos es más alto en los barrios residenciales periféricos. La distribución horario demuestra que, excepto en domingo, cuando se nota una ligera disminución, todos los días son igualmente peligrosos para estos dos tipos de actos delictivos, especialmente entre las seis y las nueve de la noche.

PALABRAS CLAVE: SAN JOSÉ, CR * ROBOS * ASALTOS * ZONIFICACIÓN DE RIESGO

ABSTRACT

Using data on robberies and car theft in San José, maps of potentially risky areas are drawn. Analysis shows that the risk of robbery is higher in the center of the city while the risk of car theft is higher in the residential areas around San José. The hour distribution shows that every day, except for a small decline on Sundays, is equally risky for both types of delinquency, specially between six and nine o'clock in the evening.

KEY WORDS: SAN JOSÉ, CR * ROBBERIES * THEFT * RISK ASSESSMENT

1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

En los últimos años el país ha experimentado un palpable aumento de la criminalidad, sobre todo, en las zonas urbanas. El problema del incremento de la criminalidad en el Área Metropolitana y, en el país en general, ha sido

abordado por Castillo (1980) principalmente con estudios enfocados a explicar las condiciones socioeconómicas y familiares que propician el crecimiento de las conductas violentas en nuestra sociedad.

El trabajo de Carranza y Maxera (2005), así como otros realizados en el Instituto

* Centro de Investigación en Desarrollo Sostenible, Universidad de Costa Rica.
marcechaves@gmail.com

** Centro de Investigación en Desarrollo Sostenible, Universidad de Costa Rica.
mario.segnini@gmail.com

Latinoamericano de Naciones Unidas para la Prevención del Delito y el Tratamiento del Delincuente (ILANUD), abordan el problema de la delincuencia principalmente desde el punto de vista de las Ciencias Penales.

Por su parte, los diferentes informes del Estado de la Nación, también han venido alertando sobre el crecimiento del nivel de delincuencia y del estado de inseguridad ciudadana del país. En el séptimo informe, Proyecto Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible (2001), por ejemplo, se indica que, para el año 1987, el número de denuncias presentadas en el OIJ fue de 21 182 y que, para el 2000, alcanzó la cifra de 48 694. El noveno informe, Proyecto Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible (2003), también señala que la inseguridad ciudadana es una barrera que impide el pleno disfrute de las libertades ciudadanas.

Carvajal y Alfaro (2002) analizaron el problema de la delincuencia urbana desde una perspectiva geográfica; en ese trabajo se logró plasmar, en un mapa, la incidencia de algunos tipos de delito, en los distritos del cantón Central de San José. Meritorio como es, el mencionado estudio, dejó por fuera la ubicación exacta y la distribución temporal de los delitos que se estudiaron. El resultado es que a cada distrito se le asigna un grado de peligrosidad homogéneo, cuando en realidad, la peligrosidad es un fenómeno heterogéneo, es decir, hay ciertas vías y ciertos lugares que dentro de un mismo distrito, muestran distintas peligrosidades. Por todas estas razones, el Centro de Investigaciones en Desarrollo Sostenible [CIEDES] y el Organismo de Investigación Judicial (OIJ), creyeron oportuno realizar un estudio sobre la peligrosidad de las vías del centro de San José, de carácter práctico, es decir, un estudio que permitiera a los entes encargados de la vigilancia policial, desplegar sus pocas fuerzas, en los lugares y momentos apropiados. Ese es el fin primordial de este estudio.

2. LIMITACIONES DEL ESTUDIO

Es preciso alertar que este estudio, como se estableció anteriormente, es de carácter práctico, no teórico. No establece causas ni efectos

de la criminalidad, sólo plasma en mapas o índices, ciertos tipos de delito que afectan a la ciudadanía. Los objetivos propuestos inicialmente aspiraban a echar luces sobre distintos tipos de delito y a proporcionar lo que se podría llamar “perfiles” de la víctima y del infractor. Fue fácil, sin embargo, comprobar que la información referente a las características, tanto de las víctimas como de los delincuentes, era escasa o incompleta. Una situación similar ocurre con las violaciones y algunos otros tipos de delito. Así, la falta de información confiable obliga a dejar por fuera delitos importantes como son las violaciones, las incursiones o “rompimientos” domiciliarios, etc. Los estudios preliminares mostraron que los asaltos y los robos de vehículos proveen un buen termómetro de los diversos tipos de delito, pues los primeros parecen obedecer más bien a los deseos de delincuentes particulares que actúan “sobre la ocasión” y los segundos, en cambio, probablemente requieren de la participación de grupos y de cierta organización o planificación. Es decir, que aunque es claro que otros tipos de delitos deberían incorporarse, se cree que lo incluido en el estudio es un buen panorama de la situación global. Es también importante citar que el estudio comprendió los delitos cometidos entre enero y octubre de 2004, un período de tiempo relativamente corto, pero de acuerdo con el Jefe de la Oficina de Planes y Operaciones del Organismo de Investigación Judicial, resulta ser representativo del comportamiento general (F. Segura, comunicación personal, 14 de julio, 2006).

3. METODOLOGÍA DE TRABAJO

La fuente de información básica la constituyó los “partes” policiales de la *Unidad de Análisis Criminal de la Oficina de Planes y Operaciones* del Organismo de Investigación Judicial. La información se sometió a un escrutinio para buscar inconsistencias y, cuando fue necesario, se realizaron comprobaciones de campo para limpiar la base de datos. La información recolectada se incorporó a un Sistema de Información Geográfica (SIG) que además, contenía capas de información sobre calles y avenidas, así como la extensión superficial de

los distritos analizados y otros parámetros. Con todo este conglomerado de información se seleccionaron los lugares con mayor incidencia criminal reportada y se establecieron distintos criterios para valorar el nivel de riesgo. También se elaboraron gráficos y cuadros descriptivos para cada actividad delictiva estudiada. A manera de paréntesis, es preciso aclarar que el número de denuncias nunca es igual al número de delitos cometidos pero es un dato que, aparte de ser único, es proporcional al valor real y, por lo tanto, un parámetro de medición aceptable. En efecto, según Dammert (2000), en Argentina se estima que solamente se reporta el 30% de los delitos. Por otro lado, según Klevens, Restrepo, Roca y Martínez (1999), las estimaciones suben al 36% de casos no reportados en Colombia. En Costa Rica

no se han hecho estimaciones concretas pero Castillo (2001) opina que los delitos sexuales no reportados, son la mayoría. Es sabido que, también en países nórdicos, son muchos los delitos no reportados. Es pues claro que los presentes datos, como lo son en todo el mundo, son una aproximación, no una verdad absoluta.

4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

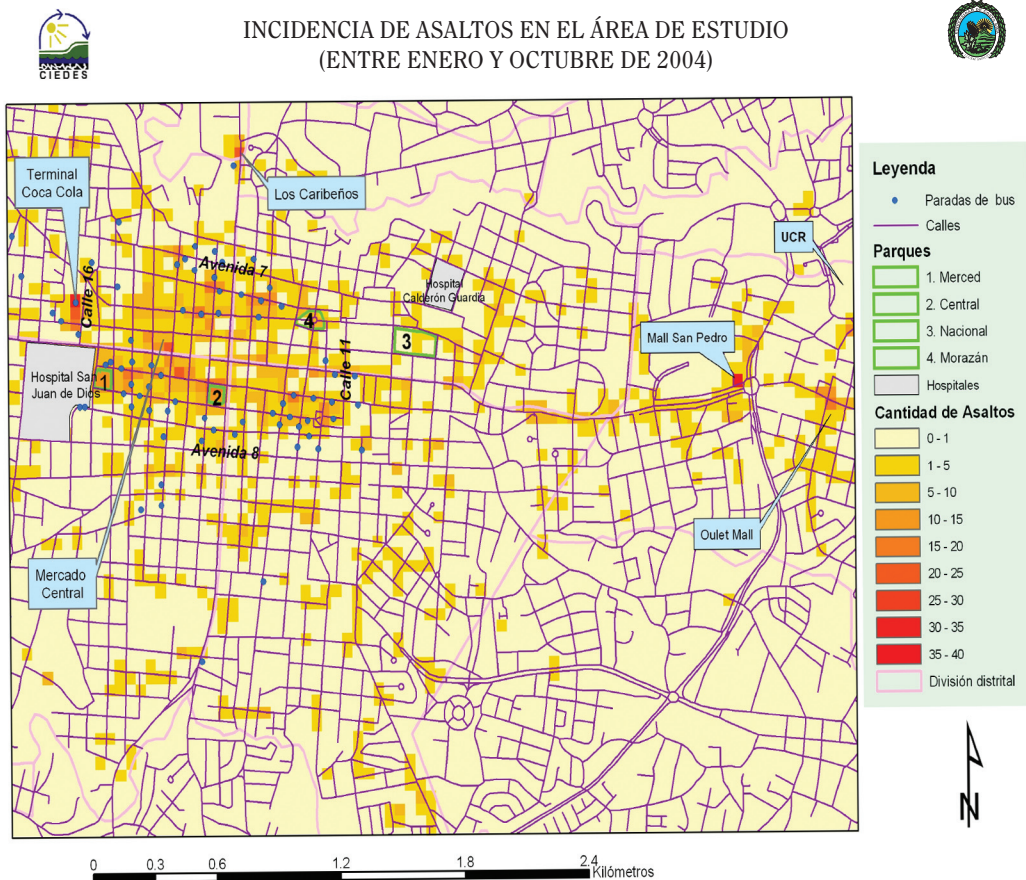
4.1. ASALTOS

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL

El mapa 1 muestra la incidencia de asaltos mediante una coloración gradual que se extiende del rojo (alta incidencia) hasta el

MAPA 1

INCIDENCIA DE ASALTOS EN EL ÁREA DE ESTUDIO (ENTRE ENERO Y OCTUBRE DE 2004)



Fuente: OIJ. HOJAS 1:10000 DEL ign

amarillo tenue (baja incidencia). La mancha anaranjada-amarillenta más concentrada, y que incluye además la mayoría de las manchas rojas, delata que los asaltos, ocurren mayoritariamente entre las calles 16 y 11 y las avenidas 8 y 7. En el mapa también se grafican las paradas de autobús de San José centro, como puntos azules. Se puede observar que la mayor incidencia de asaltos y, por lo tanto el mayor riesgo, se da en los alrededores de las terminales de autobuses, del Mercado Central y el Hospital San Juan de Dios, todas estas son zonas de alta concentración de población transitoria.

No se muestra en el mapa —para no complicarlo innecesariamente— pero en la zona de mayor riesgo confluyen partes de cuatro distintos distritos josefinos: Hospital, Merced, Carmen y Catedral. Más aún, muchos

de los asaltos ocurren precisamente en las vías de las divisiones políticas y no existe un criterio razonable para asignar los delitos a ninguno de los distritos colindantes. Por lo tanto, índices de peligrosidad basados en las divisiones políticas son malos indicadores como se comprobará más adelante. Se procedió entonces a concentrar el análisis sobre la zona delimitada por las calles y avenidas citadas anteriormente, tratando de establecer indicadores alternativos del grado de peligrosidad. El criterio que se utilizó fue el número de asaltos por metro lineal de esas vías. En la Tabla 1 se muestra la longitud de los diferentes tramos de vía, el número de asaltos y su razón, además se incluye ese dato multiplicado por 1000 para proveer un índice de valor entero. Es preciso hacer notar que la mayoría de las calles, excepto la 16, tienen longitudes similares

TABLA 1
NÚMERO DE ASALTOS POR METRO LINEAL

| AVENIDA/ CALLE | LONGITUD ANALIZADA(M) | ASALTOS | ASALTOS/M | ÍNDICE DE CRIMINALIDAD POR ASALTOS |
|-------------------|--------------------------|---------|-----------|---------------------------------------|
| Avenida 8 | 1314,12 | 10 | 0.008 | 8 |
| Avenida 6 | 1286,96 | 13 | 0.010 | 10 |
| Avenida 4 | 1066,18 | 46 | 0.043 | 43 |
| Avenida 2 | 1211,03 | 92 | 0.076 | 76 |
| Avenida 0 | 1299,91 | 61 | 0.047 | 47 |
| Avenida 1 | 1291,77 | 33 | 0.026 | 26 |
| Avenida 3 | 1158,32 | 47 | 0.041 | 41 |
| Avenida 5 | 1201,49 | 33 | 0.027 | 27 |
| Calle 16 | 357,36 | 26 | 0.073 | 73 |
| Calle 14 | 851,28 | 11 | 0.013 | 13 |
| Calle 12 | 837,66 | 12 | 0.014 | 14 |
| Calle 10 | 825,96 | 20 | 0.024 | 24 |
| Calle 8 | 814,73 | 36 | 0.044 | 44 |
| Calle 6 | 802,87 | 36 | 0.045 | 45 |
| Calle 4 | 790,92 | 24 | 0.030 | 30 |
| Calle 2 | 777,72 | 34 | 0.044 | 44 |
| Calle 0 | 767,92 | 24 | 0.031 | 31 |
| Calle 1 | 752,36 | 23 | 0.031 | 31 |
| Calle 3 | 635,74 | 29 | 0.046 | 46 |
| Calle 5 | 727,04 | 20 | 0.028 | 28 |
| Calle 7 | 710,11 | 20 | 0.028 | 28 |
| Calle 9 | 576,03 | 11 | 0.019 | 19 |
| Calle 11 | 593,58 | 8 | 0.013 | 13 |

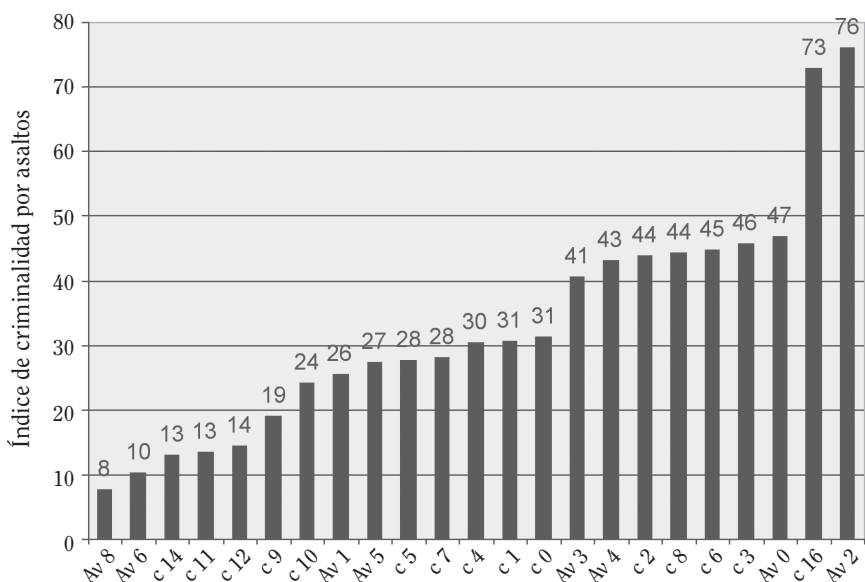
entre sí: están comprendidas entre los 600 y 850 m aproximadamente. Lo mismo ocurre con las avenidas, rondan los 1200 m. Esto es importante a la hora de hacer el análisis, pues garantiza que la comparación sea entre objetos similares. La calle 16 es un caso especial, pues tiene una longitud bastante pequeña (350 m aproximadamente), pero está situada en los alrededores del Hospital San Juan de Dios y la parada de autobuses la Coca Cola que, como se mencionó anteriormente, son lugares de gran concentración poblacional transitoria. Por esta razón se incluyó en el

análisis y, como lo demuestra la tabla citada, su valor de riesgo, a pesar de ser alto, no es el más alto y está dentro de los valores del resto de las ponderaciones.

El siguiente gráfico muestra por orden ascendente el nivel de riesgo (incidencia/metro) de cada vía, y se puede observar que la distribución se separa en cuatro clases¹ bien definidas. Hay dos vías que forman la clase más alta: tienen un índice mayor a 50. Le siguen siete vías con índices comprendidos entre 40 y 50. Entre 20 y 40 hay ocho vías y la última categoría contiene a las vías con menos de 20.

GRÁFICO 1

DISTRIBUCIÓN DE CRIMINALIDAD POR ASALTOS EN EL ÁREA DE ESTUDIO



Mediante esta clasificación se puede concluir que son especialmente peligrosas la Avenida Segunda y la Calle 16. Algunas otras vías, como las Avenidas 0, 3 y 4 y las Calles 2, 3, 6 y 8 presentan una peligrosidad relativa menor, pero todavía alta. Las calles 9, 11, 12 y 14 y las avenidas 6 y 8, presentan riesgo bajo; las restantes, son intermedias. Así, es claro que, el índice de riesgo calculado como incidencia por metro permite una mejor focalización del riesgo que la mera incidencia.

Con el objeto de presentar otras posibles visualizaciones del riesgo se analizaron los datos considerando la extensión superficial de cada distrito. Se dividió, entonces, el número de denuncias por el número de hectáreas y se multiplicó por un valor constante que proveyera un número entero. El análisis de los índices obtenidos

1 Cuando un criterio estratifica a una población, se dice que cada estrato es una clase o categoría según ese criterio.

para cada distrito, permitió advertir que si bien el distrito Hospital presenta la mayor cantidad de denuncias reportadas, Merced, Carmen y Catedral muestran un número superior de asaltos por hectárea, ya que sus áreas son considerablemente más pequeñas que la de Hospital. La situación fue un poco diferente en San Pedro de Montes de Oca, pues este, a pesar de mostrar más denuncias que el distrito Carmen, posee una menor densidad de asaltos debido a su extensión territorial, 3.2 mayor que el distrito mencionado. Así, la gran disparidad de extensiones geográficas provocó una dispersión de datos que no proveyó un índice de comparación particularmente útil. Se intentó utilizar otro indicador de riesgo: el número de casos delictivos por cada 1000 habitantes; pero algunas de estas zonas

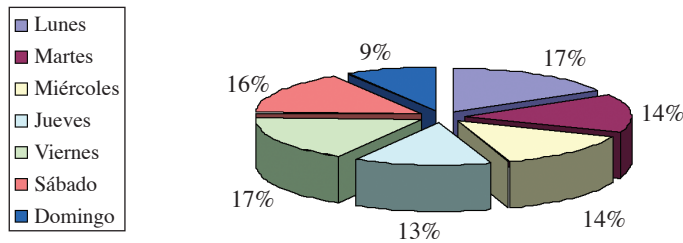
han dejado de ser residenciales y, por lo tanto, el índice basado en ello pierde sentido. Quizás la mejor medida de riesgo sería dividir la incidencia entre el número de usuarios o transeúntes de una zona, centro comercial o parada de autobuses, pero dicha información no ha sido recopilada de manera rigurosa.

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL

El análisis de la distribución temporal de los datos muestra que, con excepción del día domingo, no existe diferencia significativa en cuanto al día de la semana en el que ocurren asaltos (ver gráfico 2).

GRÁFICO 2

PORCENTAJE DE ASALTOS DENUNCIADOS POR DÍA DE LA SEMANA

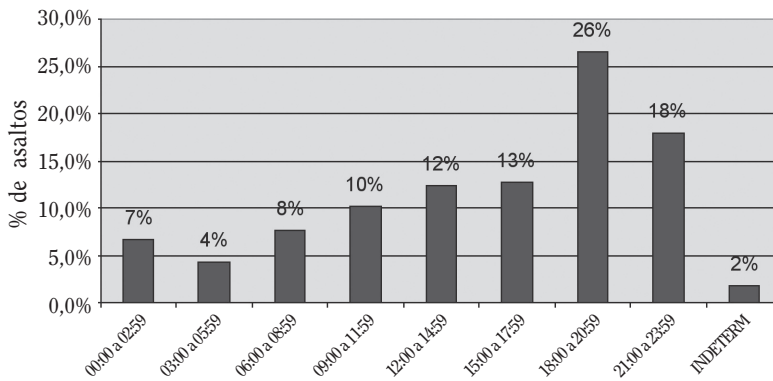


La franja horaria en la que se presentó la mayor cantidad de asaltos está muy bien definida y corresponde al ámbito comprendido entre las 6:00 pm y 9:00 pm, con el 26,5% de los casos denunciados (ver gráfico 3). La distribución horaria señalada, conjuntamente con la observación de que son las paradas de autobús, los lugares con mayor incidencia de asaltos, soportan la hipótesis de que las aglomeraciones

facilitan el asalto, ya sea porque proporcionan mayor número de oportunidades de golpe, o bien, porque permiten un escape más rápido o seguro para el delincuente porque se obstaculiza su captura. Esto es interesante porque, de no mediar este estudio, se podría pensar que los asaltos deberían ser más frecuentes sobre transeúntes aislados. Sin duda estos casos también ocurren, pero no parecen ser los mayoritarios.

GRÁFICO 3

PORCENTAJE DE ASALTOS POR FRANJA HORARIA



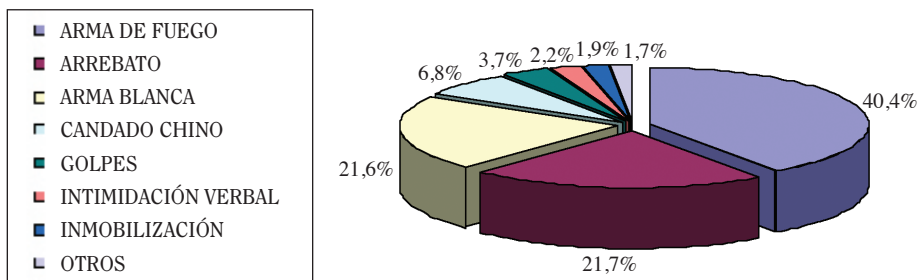
MODO DE OPERAR DEL DELINCUENTE

El medio especialmente utilizado por los ladrones para asaltar es la amenaza con armas de fuego, pues en el 39% de los casos denunciados, se reportó esa forma de operar. En un 22% de los casos se informó del uso de arma blanca y otro 22% por medio del arrebato del objeto sustraído a la persona agredida. El gráfico

4 muestra estos datos y, además, señala otras “técnicas” utilizadas para cometer asaltos como son los golpes, la intimidación verbal, inmovilización y el uso de algún tipo de gas, entre otros. Estos datos parecen sugerir que los malhechores se sienten más confiados para llevar a cabo sus fechorías, cuanto mayor intimidación sufra la víctima, o bien, cuanto mejor protegidos se sientan ellos mismos.

GRÁFICO 4

MODO DE OPERAR DE LOS DELINCUENTES EN EL CASO DE ASALTOS



ROBO DE VEHÍCULOS

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL

El área analizada por robo de vehículos fue sustancialmente mayor a la de asaltos, ya que, contrario a lo que ocurre con estos, los reportes de robos de vehículos son significativos en barrios “residenciales” que no están en el centro de San José.

En efecto, entre los distritos menos afectados por este tipo de delincuencia se puede mencionar el caso de Merced, situado en el cantón central de San José. En cambio, distritos como San Francisco de Dos Ríos y Desamparados tuvieron que ser incluidos en este análisis, debido a sus relativamente altas incidencias. El mapa 2 (página siguiente) muestra los distritos con el mayor número de denuncias en la zona estudiada.

El gráfico 5 (página siguiente) se presenta el número de denuncias de cada distrito analizado en orden ascendente.

Desde el punto de vista del número de denuncias, Pavas es el distrito más peligroso para el robo de vehículos, con cerca de 150

denuncias. Le siguen, en un segundo plano, San Francisco de Dos Ríos y San Pedro de Montes de Oca, con alrededor de 100 denuncias. Los distritos de La Uruca al noroeste, Guadalupe al noreste, Curridabat al este, San Sebastián y Desamparados al sur, y Catedral en la zona central siguen con denuncias comprendidas entre las 60 y 80, aproximadamente.

El gráfico muestra además que, en cuanto a la incidencia de robos de vehículos se refiere, hay una gradación más o menos lineal, no una separación en clases, como ocurre con los asaltos. Con la finalidad de obtener índices alternativos de este tipo de criminalidad se hicieron varios análisis, como se indican a continuación. Si bien Pavas presenta el mayor número de denuncias se puede notar también que la mayor densidad de robo de vehículos ocurre en San Francisco de Dos Ríos, pues su extensión superficial es de las más bajas entre los distritos estudiados y su incidencia es bastante alta (ocupa el segundo lugar en cantidad de denuncias). El valor de 41 denuncias por km² es significativamente alto pues corresponde a más del doble del promedio por distrito.



MAPA 2

INCIDENCIA DE ROBO DE VEHÍCULOS EN EL ÁREA DE ESTUDIO
(ENTRE ENERO Y OCTUBRE DE 2004)

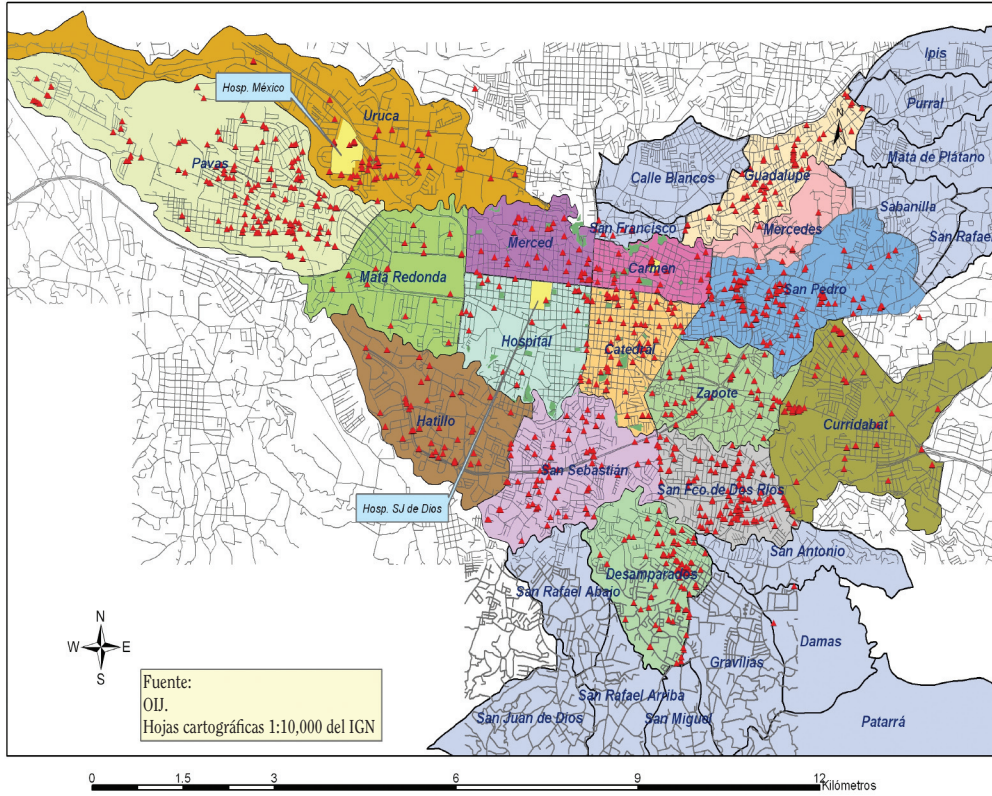
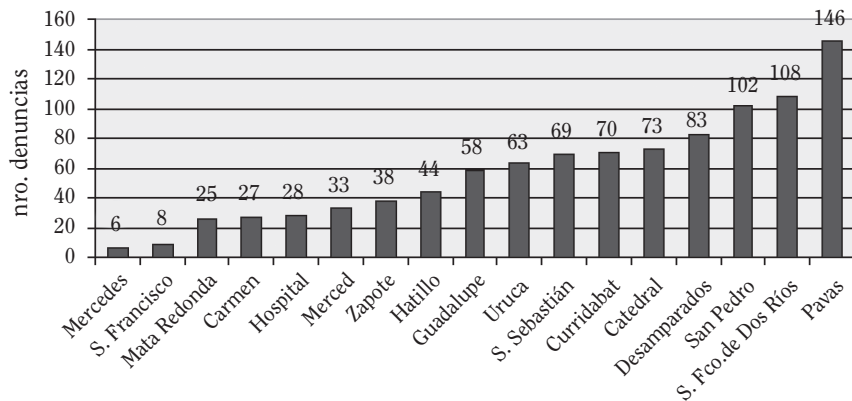


GRÁFICO 5

NÚMERO DE DENUNCIAS GEOREFERENCIADAS EN DISTRITOS DEL ÁREA DE ESTUDIO
(Enero-Octubre, 2004)



Guadalupe, Desamparados y San Pedro muestran riesgos similares (entre 20 y 25 denuncias por km²) a pesar de tener incidencias muy dispares. Esto se debe a que sus extensiones territoriales compensan esas divergencias. Así, el índice basado en número de denuncias por km², muestra una gradación lenta, no una separación en clase, por lo que se torna difícil utilizarlo como factor de clasificación del riesgo.

Se construyó otro índice llamado tasa de robos de vehículos (número de denuncias por cada 10 000 habitantes) de los distintos distritos, y aunque este presenta una especie de categorización, no se estimó lo suficientemente clara para usarla como criterio de clasificación. Además, se dan inconsistencias importantes; por ejemplo, el distrito Carmen aparece como el de mayor riesgo y esto se debe a su baja población, no a una alta incidencia. En efecto, el distrito Carmen se ha convertido en un distrito comercial y no puede compararse con distritos residenciales.

A partir de las consideraciones anteriores se llegó a la conclusión que el mapa 2, con la incidencia de robos de vehículos, es el que mejor se presta para el análisis del riesgo de este tipo de delito. Una comparación de este mapa con el mapa sobre incidencia de asaltos, pone en evidencia que el robo de vehículos es un fenómeno geográficamente más extendido. Las paradas de autobús y los centros de gran concentración poblacional transitoria, dejan de ser puntos claves. Esto parece lógico, puesto que no hay lugares para estacionar vehículos en esos sitios. El Hospital México, algunos centros comerciales con estacionamientos públicos poco custodiados y, también en forma más dispersa, los barrios residenciales alrededor de San José, ahora parecen ser los blancos preferidos.

DISTRIBUCIÓN TEMPORAL

No se presenta un gráfico con la distribución temporal del robo de vehículos porque es muy parecido al de los asaltos. Se puede decir que, en ambos casos, no existe gran diferencia respecto al día de la semana en el que sucede el hecho delictivo. Aunque se observan porcentajes

de ocurrencia menores para los días sábado y domingo, la diferencia con los demás días de la semana es pequeña. La misma tendencia mostrada en asaltos se puede advertir al analizar el ámbito de horario en el que ocurrieron los robos de vehículos, pues la mayor cantidad de hechos reportados sucedió entre las 6 pm y 9 pm, y alrededor del 50% de los casos se presentaron en horas de la noche (entre las 6 de la tarde y la medianoche).

MODO DE OPERAR DEL DELINCUENTE

Los datos analizados demuestran que en el 59% de los casos, el robo ocurrió cuando el conductor deja desatendido el vehículo por varias horas. En segundo lugar se encuentra el asalto con armas de algún tipo, con un 28%, y en tercer lugar, con un 8%, el uso de un ardid para arrebatarle el vehículo al conductor. En esta última categoría se sitúan aquellos casos en los que el conductor de un taxi, por ejemplo, es abordado por un supuesto usuario, quien le pide un servicio, pero que posteriormente le roba el automotor. Algunas veces estos casos se reportan también como robo de vehículo por asalto. Como se puede deducir de los datos anteriores, los robos de vehículos, contrario a los asaltos, se dan, sobre todo, en situaciones de soledad.

5. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

Este estudio ha demostrado que el riesgo por asalto es mayor en los lugares de alta concentración poblacional transitoria, especialmente, entre las 6 y las 9 pm, durante toda la semana con una pequeña disminución los domingos. Los robos de vehículos ocurren en forma más dispersa a lo largo y ancho de la capital, aunque hay sitios puntuales con incidencia considerable, como son los centros comerciales y hospitales con estacionamientos públicos con poca custodia. El día de la semana no parece tener un carácter distintivo para este tipo de delito pero las horas de la noche, entre 6 y 9 pm parecen ser los momentos preferidos.

6. REFERENCIAS

- Carranza, E. y Maxera, R. "La justicia penal de menores de edad en los países de América Latina" [versión electrónica]. *Memoria del Seminario Internacional Sobre los Derechos Humanos de Niños, Niñas y Adolescentes*. Monterrey, Nuevo León, octubre de 2005. Extraído el 10 de octubre de 2006 del sitio <<http://www.pdhumanos.org/librería/libro7/05%.pdf> >
- Carvajal, G. y Alfaro, L. *La delictividad urbana en la ciudad de San José 1990-2000: una perspectiva geográfica*. Servicios Editoriales Vllamarán, SA. 1ª edición. San José, Costa Rica. 2002. 130 pp.
- Castillo Barrantes, J. E. "Industrialización, desarrollo y delincuencia violenta: el caso de San José de Costa Rica". (*Proyecto de Investigación*). San José, Costa Rica, Universidad de Costa Rica: Facultad de Derecho. 1980. 53 pp.
- Castillo Ramírez, S. M. "Delitos sexuales valorados en el Consejo Médico Forense y su seguimiento en el proceso judicial" [versión electrónica]. *Medicina Legal*. Setiembre 2001, vol 18. Nro. 2. pp. 57-67. Extraído el 13 de noviembre de 2006 de sitio <http://www.scielo.sa.cv/scielo.php?pid=s1409-00152001000300009-&script=sci_abstract>
- Dammert, L. "La inseguridad urbana en Argentina". *Diagnóstico y perspectivas. Colección Seguridad Ciudadana y Democracia*. 2000. Extraído el 13 de noviembre 2006 del sitio web de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales: <<http://www.flacso.org.oc/docs/sfsegdammert.pdf>>
- Klevens, J.; Restrepo, O.; Roca, J. y Martínez, A. "Los escenarios del delito en cinco ciudades" [Abstract]. *Revista Salud Pública*. 1999 Extraído el 13 de noviembre de 2006 de <http://www.revmed.unal.edu.co/revistas/vln3/rev36.htm>
- Proyecto Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible. *Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible: Séptimo Informe 2000*. 1ª edición. San José, Costa Rica: Proyecto Estado de la Nación 2000. Litografía e imprenta LIL, SA. 2001. p. 244.
- Proyecto Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible. *Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible: Noveno Informe 2002*. 1ª edición. San José, Costa Rica: Proyecto Estado de la Nación 2002. Editorama SA. 2003. pp. 327-329.

ANEXO

TABLA A1

NÚMERO DE DENUNCIAS Y DENSIDAD DE ROBO DE VEHÍCULOS POR DISTRITO

| CANTÓN Y DISTRITO | NRO. DENUNCIAS UBICADAS* | ÁREA (KM ²) | NRO. ROBOS/ KM ² |
|-----------------------------|--------------------------|-------------------------|-----------------------------|
| | 70 | 6,14 | |
| | 69 | 3,99 | |
| San Francisco de Goicoechea | 8 | 0,55 | 15 |
| Mercedes | 6 | 1,44 | 4 |

*Denuncias reportadas al OIJ entre enero y octubre de 2004

TABLA A2

TASA DE ROBOS DE VEHÍCULOS POR DISTRITO (CANTIDAD DE ROBOS/ 10 000 HAB.)

| CANTÓN Y DISTRITO | NRO. DENUNCIAS UBICADAS ₁ | POBL. CERRADA 1° JULIO 2004 ₂ | NRO. ROBOS CARROS/ 10000 HAB. |
|-------------------|--------------------------------------|--|-------------------------------|
| San José | | | |
| | 33 | | |
| | 146 | | |

1 Denuncias reportadas al OIJ entre enero y octubre de 2004.

2 Fuente: Estimación realizada por INEC y publicada en www.inec.go.cr

