

El robo de vehículos motorizados en Chile: Análisis de tasas de robos de vehículos motorizados entre 2005 y 2022

Motor vehicle theft in Chile:
Analysis of motor vehicle theft rates between 2005 and 2022

Javiera Araya-Moreno*

Recibido: 0 de mes 2024

Aceptado: 0 de mes 2024

Resumen

El artículo analiza las estadísticas de casos policiales de robos de vehículos motorizados en Chile entre los años 2005 al 2022. Se distinguieron los robos de vehículos realizados con violencia o intimidación, de aquéllos en los que no hubo violencia o intimidación. Siguiendo las recomendaciones de especialistas, en vez de calcular la tasa de ocurrencia de delitos por cada 100 mil habitantes, se calcularon respecto al tamaño del parque vehicular. Se llega a dos conclusiones: el robo de vehículos en general en Chile no parece presentar un aumento sostenido en el tiempo, pero existe aumento claro en el

robo violento de vehículos motorizados. Los datos analizados parecen sostener la hipótesis de que Chile no necesariamente se ha vuelto un lugar más peligroso para los vehículos motorizados; sin embargo, sí se habría vuelto un lugar más peligroso para las personas en el contexto del robo de un vehículo.

Palabras clave: *vehículo automotor, robo, Chile, casos policiales, estadísticas.*

Abstract

The article analyzes police statistics on motor vehicle thefts in Chile between 2005 and 2022. A distinction was made between vehicle thefts involving violence or intimidation and those in which there was no violence or intimidation. Following the recommendations of specialists, instead of calculating the crime rate per 100,000 inhabitants, it was calculated in relation to the size of the vehicle fleet. Two conclusions were reached: vehicle theft in general in Chile does not seem to show a sustained increase over time, but there is a clear increase in violent

Cómo citar

Araya-Moreno, J. El robo de vehículos motorizados en Chile: Análisis de tasas de robos de vehículos motorizados entre 2005 y 2022. *Constructos Criminológicos*, 6(10). <https://doi.org/10.29105/cc6.10-124>

*<https://orcid.org/0000-0002-6863-6211>
Universidad de Sherbrooke

motor vehicle theft. The data analyzed seems to support the hypothesis that Chile has not necessarily become a more dangerous place for motor vehicles; however, it has become a more dangerous place for people in the context of vehicle theft.

Keywords: *motor vehicle, theft, Chile, crimes known to the police, statistics*

INTRODUCCIÓN

Un mejor conocimiento de las características de los comportamientos que se consideran criminales permite diseñar mejores estrategias de seguridad (Norza Céspedes & Sierra Pineda, 2025). En el caso del robo de vehículos motorizados, una mejor comprensión del fenómeno permitiría mejorar la política criminal diseñada al respecto. Con el fin de contribuir a este conocimiento, este artículo realiza un análisis innovador de las estadísticas de casos policiales recolectadas por el Centro de Estudios y Análisis del Delito (CEAD) de la Subsecretaría de Prevención del Delito, la que depende a su vez del Ministerio del Interior de Chile¹. Se propone un análisis de la evolución del robo de vehículos entre los años 2005 y 2022, definido como fenómeno

criminológico² y no jurídico (Araya-Moreno, 2021a), el que calcula las tasas de comisión de este delito respecto al parque vehicular y no respecto a la población. El análisis complementa los hallazgos realizados por Norza-Céspedes et al. (2013) sobre el hurto de vehículos en Colombia, poniendo énfasis en la especificidad de la modalidad de comisión del delito como característica que aumenta la comprensión del mismo.

METODOLOGÍA

Tanto la población como el parque vehicular han aumentado en Chile entre los años 2005 y 2022. El cuadro 1, que incluye la población estimada para cada año por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), muestra que, mientras que para el año 2005 se calculaban un poco más de 16 millones de habitantes, el 2022 se calculan casi 20 millones de habitantes, con un aumento de 4 millones de habitantes en 17 años. En cuanto a los vehículos susceptibles de ser robados, también se cuenta con cifras generadas por el INE que, aunque no pueden ser considerada exactas, son lo suficientemente aproximativas.

Cada año, el INE compila los datos de permisos de circulación pagados en cada municipio para distintos tipos de vehículos motorizados (automóviles, *station wagon*, todo terreno, furgón, minibús, camioneta,

1 Recientes cambios en las instituciones vinculadas con la seguridad y la prevención del delito en Chile afectarán estas instituciones. Sin embargo, las cifras recopiladas para efectos de este artículo preceden estos cambios.

2 Por esta razón, se adopta una definición de sentido común de lo que se considera “un robo”, combinando en el análisis el “hurto” con el “robo” de vehículos motorizados, dos categorías jurídicas diferentes.

motocicleta y similares, y otros vehículos con motor), usados para transporte particular y colectivo. Los boletines estadísticos publicados anualmente por el INE indican que la mayor parte de los vehículos se usa para transporte particular (y no de carga o colectivo) y que la mayor parte de ellos son automóviles (y no camionetas o motocicletas). Se sabe, así, que lo que el INE calcula como el parque vehicular no corresponde exactamente a todos y cada uno de los autos que circulan en el país – algunos vehículos, por muchas razones, circulan probablemente sin permiso de circulación – pero sí se puede considerar que esta cifra se acerca, vehículos más, vehículos menos, en gran

medida a la realidad³. El cuadro 1 muestra, en su tercera columna, la cantidad de vehículos registrados en el país, los que pasaron de ser casi 2,5 millones en el 2005 a más de 6 millones en el año 2022. Este aumento puede tener muchas causas, que hay más hogares que poseen vehículos, que los hogares tienen, en promedio, más vehículos y que, simplemente, más gente implica generalmente más vehículos. Mientras que en el 2005 había casi 7 habitantes por cada vehículo, esta cifra pasó a ser de un poco más de 3 habitantes por cada vehículo.

3 Archivos “Tabulado Parque de Vehículos en Circulación” <https://www.ine.gob.cl/estadisticas/economia/transporte-y-comunicaciones/permiso-de-circulacion>

Cuadro 1: Población y vehículos motorizados en circulación en Chile (2005-2022)

Año	Población del país (personas)	Parque vehicular (automóviles, <i>station wagon</i> , todo terreno, furgón, minibús, camioneta, motocicleta y similares, y otros con motor)	Habitantes por vehículo motorizado (personas/vehículos)
2005	16.183.489	2.444.571	6,62
2006	16.347.890	2.599.425	6,29
2007	16.517.933	2.762.593	5,98
2008	16.697.754	2.955.303	5,65
2009	16.881.078	3.068.220	5,50
2010	17.063.927	3.299.446	5,17
2011	17.254.159	3.571.219	4,83
2012	17.443.491	3.885.581	4,49

2013	17.611.902	4.168.980	4,22
2014	17.787.617	4.468.450	3,98
2015	17.971.423	4.647.062	3,87
2016	18.167.147	4.853.413	3,74
2017	18.419.192	5.079.718	3,63
2018	18.751.405	5.382.604	3,48
2019	19.107.216	5.599.733	3,41
2020	19.458.310	5.479.286	3,55
2021	19.678.363	5.980.693	3,29
2022	19.828.563	6.126.980	3,24

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INE.

Para saber cuántos robos de vehículos se produjeron en un período determinado, se dispone de los casos registrados por las policías: Carabineros de Chile o la Policía de Investigaciones. Para efectos de este texto, se analizarán dos categorías reconocidas por distintas instituciones del sistema de justicia penal como un robo de vehículos: el robo violento, como el *portonazo* o la *encerrona*⁴, y el robo no violento de un vehículo, como el robo de un auto estacionado. Estas categorías, no obstante, no son simples de establecer.

⁴ Las palabras *portonazo* y *encerrona* corresponden, en el vocabulario común en Chile, a modalidades de robo violento de un vehículo motorizado. El *portonazo* refiere al robo de un vehículo mientras que su conductor se detiene para abrir un portón para pasar con su vehículo, la *encerrona* refiere al robo violento de un vehículo mientras que el conductor se encuentra conduciéndolo en la vía pública.

Cada vez que la policía lleva a cabo un procedimiento, cuando se lleva a alguien detenido, cuando reciben un llamado desde el número de emergencias (133 en el caso de Chile), cuando se encuentran con el delito mientras patrullan, o simplemente cuando reciben una denuncia sin que hagan algo inmediatamente al respecto, anotan la situación en algún tipo de registro que, luego, llega al Centro de Estudios y Análisis del Delito (CEAD), el que recolecta los datos y genera estadísticas a nivel nacional, regional y comunal. Comúnmente citadas por los medios de comunicación, estas estadísticas son internacionalmente conocidas como los delitos conocidos por las policías [*crimes known to the police*], los que tienen una serie de características que pueden volverlas problemáticas (Sozzo, 2003).

La utilización de estas estadísticas presenta ciertamente límites. Entre ellos, la cuestión de la cifra negra (es decir, el hecho de que el delito tiene que haber sido denunciado a la policía para ser registrado), aunque la cifra negra para este tipo de delitos parece ser menor (Maxfield, 2004; Quinteros, 2014)⁵. Un segundo límite corresponde a la definición de las categorías, es decir, a qué corresponde a un robo de vehículo motorizado y cuáles de estos pueden ser calificados de violentos. Las estadísticas sobre el crimen en Chile – y en el mundo – están estrechamente relacionadas con categorías jurídicas, las que cambian junto con modificaciones a las leyes vigentes y a la manera en que quienes las aplican en terreno, las interpretan. Y las categorías que se revisan en este artículo, particularmente las que tienen que ver con los artículos 436 y 443 del Código Penal de Chile, han sufrido modificaciones a lo largo de los 17 años considerados en este análisis. Por ejemplo, el año 2005 el delito de “robo de vehículo motorizado por sorpresa, violencia o intimidación” técnicamente no existía pues no estaba definido como tal en el Código Penal. Es más, que el robo de autos – en oposición con el robo de cualquier otra cosa – sea un tipo de delito diferente es el resultado de una historia de progresivas especificaciones legislativas que han ido dándole forma;

5 Las encuestas de victimización podrían paliar este problema. En Chile, la principal encuesta de victimización (la Encuesta Nacional Urbana de Seguridad Ciudadana, ENUSC) incluye preguntas sobre el robo de vehículos. Su análisis, no obstante, va más allá de los objetivos de este texto.

a través de los años, con sucesivas modificaciones legales, se ha precisado el delito de robo de este objeto en particular. En el año 2019, por ejemplo, se creó una categoría específica correspondiente a lo que coloquialmente se conoce como el *portonazo* o *la encerrona*. La Ley 21.170, conocida como “ley anti-*portonazos*”, endureció las penas para quienes sean declarados culpables de robar un vehículo motorizado “con violencia o intimidación en las personas”, haciendo que lo que antes podía ser calificado como un robo de vehículo motorizado se volviera un robo con violencia o intimidación.

EL CÁLCULO RESPECTO AL PARQUE VEHICULAR

Quienes se dedican al estudio de la criminalidad a través del análisis de estadísticas producidas por las instituciones que forman parte del sistema de justicia penal, y particularmente de este tipo de datos, dirán que comparar cifras absolutas de casos policiales no tiene mucho sentido. Si se quiere llevar a cabo algún tipo de comparación, geográfica o temporal – como lo que busca hacer este texto – hay que trabajar con las tasas (Swagar, 2021), es decir, con la relación entre la cantidad de delitos y el total de población que podría verse afectada por éstos. Una cantidad idéntica de delitos en dos años distintos, por ejemplo, podría ser una buena noticia si es que la población aumentó pues es posible suponer que más población implica necesariamente más situaciones problemáticas ocurriendo, delitos u otras.

En el caso de las tasas de robo de vehículos, la literatura científica agrega un elemento adicional: que éstas no sólo deberían ser calculadas respecto a la población total, sino que respecto al total de vehículos del parque vehicular. Estrictamente hablando, puesto que se requiere de un vehículo susceptible de ser robado para que un delito de robo de vehículo pueda producirse y que en dos años distintos – o en dos lugares diferentes – las familias pueden disponer de una cantidad distinta de vehículo, algunos autores sostienen que la tasa de comisión de este delito debe ser calculada sobre el total de vehículos, y no de personas (Brill, 1982; Longman, 2006). Tremblay et al (1992) sostienen que:

“sólo controlando la totalidad de vehículos susceptibles de ser robados (el número de vehículos registrados cada año) es posible determinar si el riesgo de victimización y la frecuencia relativa de esta forma de delincuencia aumentaron o bajaron en el curso de un período dado” (traducción propia) (Tremblay et al., 1992: 160).

DISTINGUIR UN ROBO VIOLENTO DE UN ROBO NO VIOLENTO

Las dificultades para categorizar los distintos delitos según categorías jurídicas se manifiestan igualmente al intentar comparar robos con violencia o sin violencia. Para la elaboración de estas categorías se utilizaron los robos no violentos de vehículos, mientras que la segunda – “robo con violencia o intimidación con bien afectado vehículo motorizado” – aquellos robos que responden

más bien a *portonazos*, encerronas y otro tipo de robo de vehículo en el que una persona resultó con lesiones, murió o hubo “sorpresa, violencia o intimidación”. Aunque estas categorías pueden parecer simples, corresponde al resultado de la agregación de distintos delitos en las bases de datos del CEAD, delitos en los que el bien afectado fue un vehículo motorizado. Estas categorías hacen referencia a artículos del Código Penal: robo con castración, mutilación o lesiones graves gravísimas art. 433 nro.1, robo con homicidio art. 433 nro. 1, robo con intimidación art. 433, 436 inc. 1 438, robo con lesiones graves art. 433 inciso 2, robo con retención de víctimas art. 433 inciso 3, robo con retención de víctimas o con lesiones graves art. 433 nro. 2, robo con violación art. 433 nro. 1, robo con violencia art. 436 inc. 1, 433, 438 y 439, y robo con intimidación, violencia o sorpresa de vehículo motorizado (encerrona). Esta última categoría se empieza a utilizar a partir del año 2020.

Las tasas de ocurrencia de delitos están calculadas por el CEAD con la referencia de la población anual según el INE, la que corresponde exactamente a las cifras de población presentadas en el cuadro 1, salvo para los años 2020, 2021 y 2022, las que se calcularon incluyendo la nueva categoría creada en 2019 de “robo violento de vehículo”; es decir, sumando los robos violentos en que el bien afectado es un vehículo y el nuevo delito de “robo con intimidación, violencia o sorpresa de vehículo motorizado”. El cuadro 2 muestra las cifras absolutas de robos violentos y no violentos de vehículos en todo el territorio chileno.

**Cuadro 2:** Casos policiales en todo el territorio chileno

	Robo no violento de vehículo motorizado	Robo con violencia o intimidación de vehículo motorizado
2005	12.108	1.480
2006	13.638	1.182
2007	19.284	1.360
2008	21.422	1.303
2009	27.864	1.541
2010	30.782	1.418
2011	34.741	1.301
2012	33.014	896
2013	31.220	1.024
2014	32.862	1.334
2015	31.949	1.877
2016	29.776	1.929
2017	29.597	2.107
2018	24.286	2.746
2019	23.176	3.523
2020	20.467	6.236*
2021	23.675	6.492*
2022	33.340	12.901*

Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos del CEAD. El asterisco indica que se utilizó la categoría “robo violento de vehículo” del CEAD, la que incluye tanto los robos violentos de vehículos y robos con violencia o intimidación en los que el bien afectado es un vehículo motorizado.

Si se observan las cifras absolutas se aprecia un aumento en el robo de vehículos, con y sin violencia. Mientras que en el 2005 se registraron 12.108 casos policiales de robo no violento de vehículo motorizado, esta cifra fue de 33.340 en el año 2022. En 17 años, los robos no violentos de autos se triplicaron. Algo parecido ocurre con los robos con violencia o intimidación: mientras que el 2005 se registraron 1.480 de estos incidentes, el 2022 se registraron 12.901 de ellos, lo que significa un aumento gigantesco, el que, no obstante, no es sostenido. Por ejemplo, el año 2012 bajan los robos de vehículos con violencia o intimidación; mientras que entre el año 2018 y el 2019 disminuyeron los robos sin violencia, pero aumentaron aquéllos con violencia; y en los años 2011 y 2022 se registraron cifras similares de robos de vehículos sin violencia, a pesar de que más de una década separa ambos años. La sección siguiente presenta las tasas calculadas respecto a la población y al parque vehicular.

RESULTADOS

El cuadro 3 muestra las tasas de comisión de los delitos de robo violento y no violento de vehículo, pero calculadas según el parque vehicular de cada año obtenido de los datos del INE (cuadro 1). En cuanto a las tasas calculadas según la población total, el cuadro muestra que, mientras que en el año 2005 ocurrían casi 75 robos no violentos de vehículos por cada 100 mil habitantes, esta cifra

fue de 168,1 robos por cada 100 mil habitantes en el 2022, lo que representa innegablemente un aumento. Lo mismo ocurre con los robos de vehículos con violencia o intimidación, los que pasan de 9,1 a 65,1 por cada 100 mil habitantes entre los años 2005 y 2022.

Las tasas calculadas según el parque vehicular morigeran el diagnóstico del aumento sostenido. Al dividirse los casos policiales de robos por la totalidad de vehículos que podían ser robados, se observa que, en el año 2005, 495,3 vehículos por cada 100 mil fueron robados no violentamente, cifra que se convirtió en 544,2 el año 2022. En cuanto a los robos de vehículos con violencia o intimidación, éstos pasaron de 60,5 robos por cada 100 mil vehículos en el año 2005, a 210,6 robos por cada 100 mil vehículos en el año 2022. Al hacer este cálculo, se constata algo parecido a lo que otras investigaciones han comprobado: que los cambios son bastante menos bruscos que lo que parece cuando se examinan las cifras absolutas o respecto a la población.

Cuadro 3: Casos policiales y tasas de robos de vehículos motorizados (2005-2022)

Año	Tasas (por 100 mil habitantes)		Tasas (por 100 mil vehículos)	
	Tasa de robo de vehículo motorizado	Tasa de robo con violencia o intimidación de vehículo motorizado	Tasa de robo de vehículo motorizado	Tasa de robo con violencia o intimidación de vehículo motorizado
2005	74,8	9,1	495,3	60,5
2006	83,4	7,2	524,7	45,5
2007	116,7	8,2	698,0	49,2
2008	128,3	7,8	724,9	44,1
2009	165,1	9,1	908,1	50,2
2010	180,4	8,3	932,9	43,0
2011	201,3	7,5	972,8	36,4
2012	189,3	5,1	849,7	23,1
2013	177,3	5,8	748,9	24,6
2014	184,7	7,5	735,4	29,9
2015	177,8	10,4	687,5	40,4
2016	163,9	10,6	613,5	39,7
2017	160,7	11,4	582,7	41,5
2018	129,5	14,6	451,2	51,0
2019	121,3	18,4	413,9	62,9
2020	105,2	32,0*	373,5	113,8*
2021	120,3	33,0*	395,9	108,5*
2022	168,1	65,1*	544,2	210,6*

Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos del CEAD. El asterisco indica que se utilizó la categoría “robo violento de vehículo” del CEAD, la que incluye tanto los robos violentos de vehículos y robos con violencia o intimidación en los que el bien afectado es un vehículo motorizado.

El cuadro siguiente (cuadro 4) muestra el total de robos de vehículos motorizados, sumando tanto los violentos como los no violentos, y calculándolos – como en el cuadro 3 – sobre la población total y sobre el total del parque vehicular en Chile. Nuevamente, se observa un aumento claro en la cantidad absoluta de casos policiales, la que sin embargo no sigue la misma lógica cuando se observan las tasas: el año 2022 presenta la tasa más alta cuando se calculan las tasas por cada 100 mil habitantes, y el año 2011 cuando se calcula la tasa por cada 100 mil vehículos. El cuadro 4 da cuenta de una diferencia significativa en el total de robos de vehículos en el período de referencia: un poco más de 13 mil robos totales en el 2005 comparados con un poco más de 46 mil robos en el 2022.

Sin embargo, entre cada año, hay muchas cifras que generan curiosidad. Entre el año 2011, cuando se registran más robos totales de vehículos que el 2021, y el año 2012 – el año inmediatamente siguiente – hay un descenso relativamente radical, constatándose una disminución en la cantidad absoluta de robos, la que pasa de 36.042 robos en el año 2011 a 33.910 en el año 2012 y luego a 32.244 robos en el año 2013. Al controlar por el número de habitantes, se constata que la tasa del 2011 (208,9 robos por cada 100 mil habitantes) sólo es superada por el 2022 (233,2 robos por cada 100 mil habitantes). Algo parecido ocurre, de hecho, después de la pandemia entre el 2021 (30.167 robos) y el 2022 (46.241 robos), cuando el aumento es exponencial.

Cuadro 4: Total de robos de vehículos motorizados (violentos y no violentos)

Año	Casos policiales de robos de vehículos (violentos y no violentos)	Casos policiales de robos de vehículos (violentos y no violentos) por cada 100 mil habitantes	Casos policiales de robos de vehículos (violentos y no violentos) por cada 100 mil vehículos
2005	13.588	84,0	555,8
2006	14.820	90,7	570,1
2007	20.644	125,0	747,3
2008	22.725	136,1	769,0
2009	29.405	174,2	958,4
2010	32.200	188,7	975,9
2011	36.042	208,9	1009,2

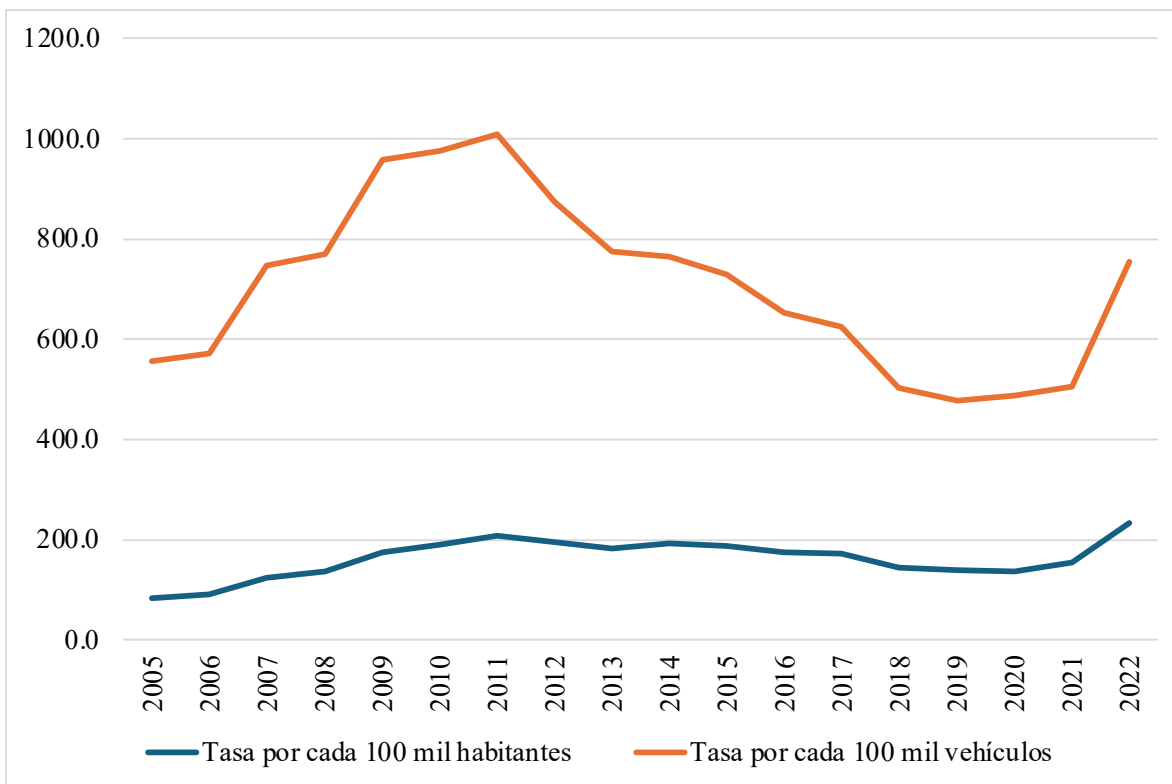
2012	33.910	194,4	872,7
2013	32.244	183,1	773,4
2014	34.196	192,2	765,3
2015	33.826	188,2	727,9
2016	31.705	174,5	653,3
2017	31.704	172,1	624,1
2018	27.032	144,2	502,2
2019	26.699	139,7	476,8
2020	26.703*	137,2*	487,3*
2021	30.167*	153,3*	504,4*
2022	46.241*	233,2*	754,7*

}Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos del CEAD. El asterisco indica que se utilizó la categoría “robo violento de vehículo” del CEAD, la que incluye tanto los robos violentos de vehículos y robos con violencia o intimidación en los que el bien afectado es un vehículo motorizado.

El gráfico siguiente (gráfico 1) muestra cómo han evolucionado las tasas totales de robos de vehículos (sumando los robos violentos y los no violentos), calculadas tanto respecto a la población total (línea naranja) como al parque vehicular (línea azul), siguiendo a los especialistas que recomiendan comparar tasas y controlarlas por el total del parque vehicular en el caso del robo de vehículos. Estrictamente hablando, cuando se hace una afirmación respecto al aumento o a la disminución del robo de autos en Chile, es a esta curva que se hace referencia: aquella que contiene todos los robos de vehículos, violentos y no violentos. Al observarla, se observa

algo muy parecido a lo que ocurriría con el robo no violento de vehículos – el robo no violento de vehículos representa una gran porción del robo total de vehículos –, es decir, un punto alto en el año 2011 seguido por una disminución y luego un repunte post-pandémico. Como lo muestra la línea naranja, las tasas cada 100 mil vehículos capturan con mejor precisión los cambios en la ocurrencia de este delito, en comparación con las tasas calculadas por cada 100 mil habitantes.

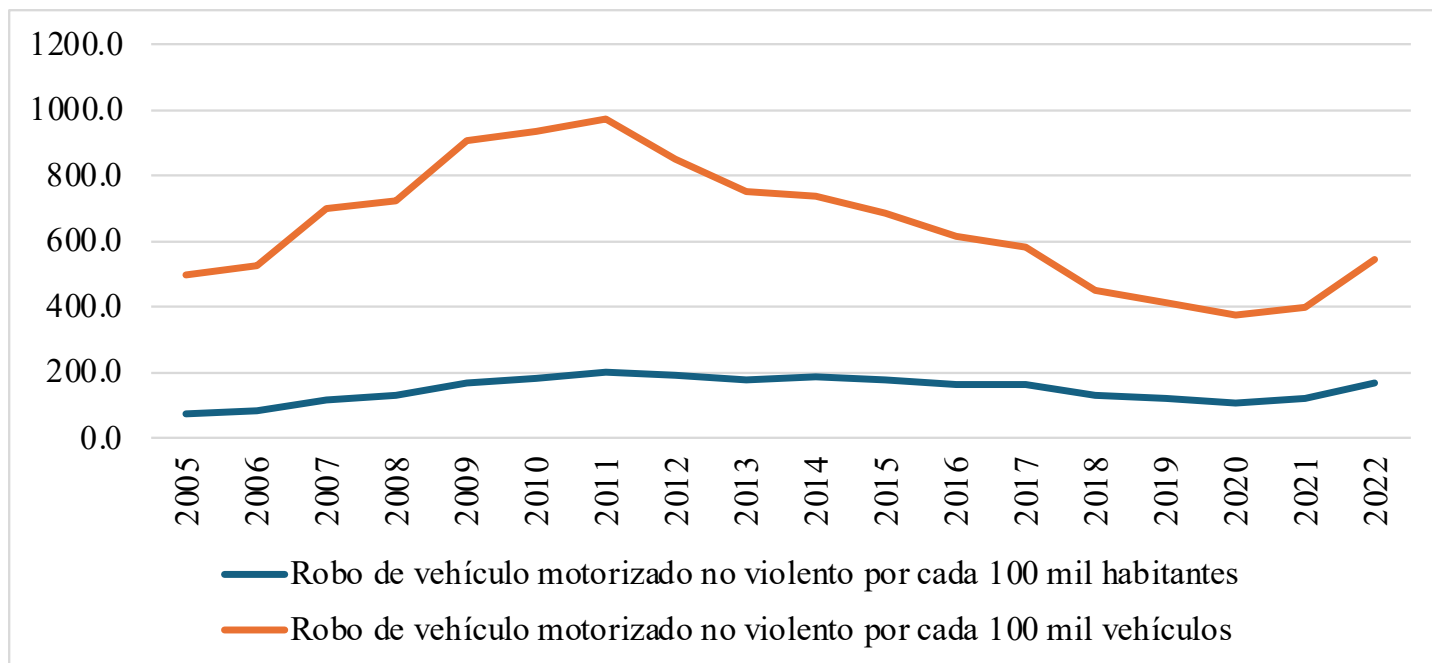
Gráfico 1: Tasas del total de robos de vehículos por cada 100 mil habitantes y por cada 100 mil vehículos (2005-2022)



Si se observa en particular la evolución del robo no violento (según el artículo 443 inc. 2° del Código Penal), como lo muestra el gráfico siguiente (gráfico 2), se confirma que saber qué ha pasado con el robo no violento de vehículos en los últimos 17 años no es tan fácil. Las tasas calculadas respecto a la población (cada 100 mil habitantes, la línea azul) y respecto al parque vehicular (cada 100 mil vehículos, la línea naranja) muestran una variabilidad mayor en el período de referencia. Según los datos de población, los casi 200 casos de robo no violento de auto del año 2011 cada 100 mil habitantes no se alcanzan en ninguno de los otros años estudiados, y resulta sorprendente que la tasa de robo no

violento de vehículo motorizado sea muy parecida el año 2008 (128,3) y el año 2018 (129,5), a pesar de que diez años separan ambos períodos de referencia. Y cuando se observan las tasas respecto al parque vehicular, los cambios aparecen como más bruscos en el gráfico, puesto que hay menos vehículos que personas. Como ocurre con las tasas respecto a la población, el año 2011 parece ser el año en que más riesgo de ser robado no violentamente experimenta un vehículo (con 972,8 robos por cada 100 mil vehículos), cifra que no se repite en los años siguientes. Y, de hecho, en el año 2022, con sus 544,2 robos por 100 mil vehículos, son ampliamente superados por los años comprendidos entre el 2007 y el 2017.

Gráfico 2: Tasas de robos no violento de vehículo motorizado (2005-2022), por cada 100 mil habitantes y cada 100 mil vehículos

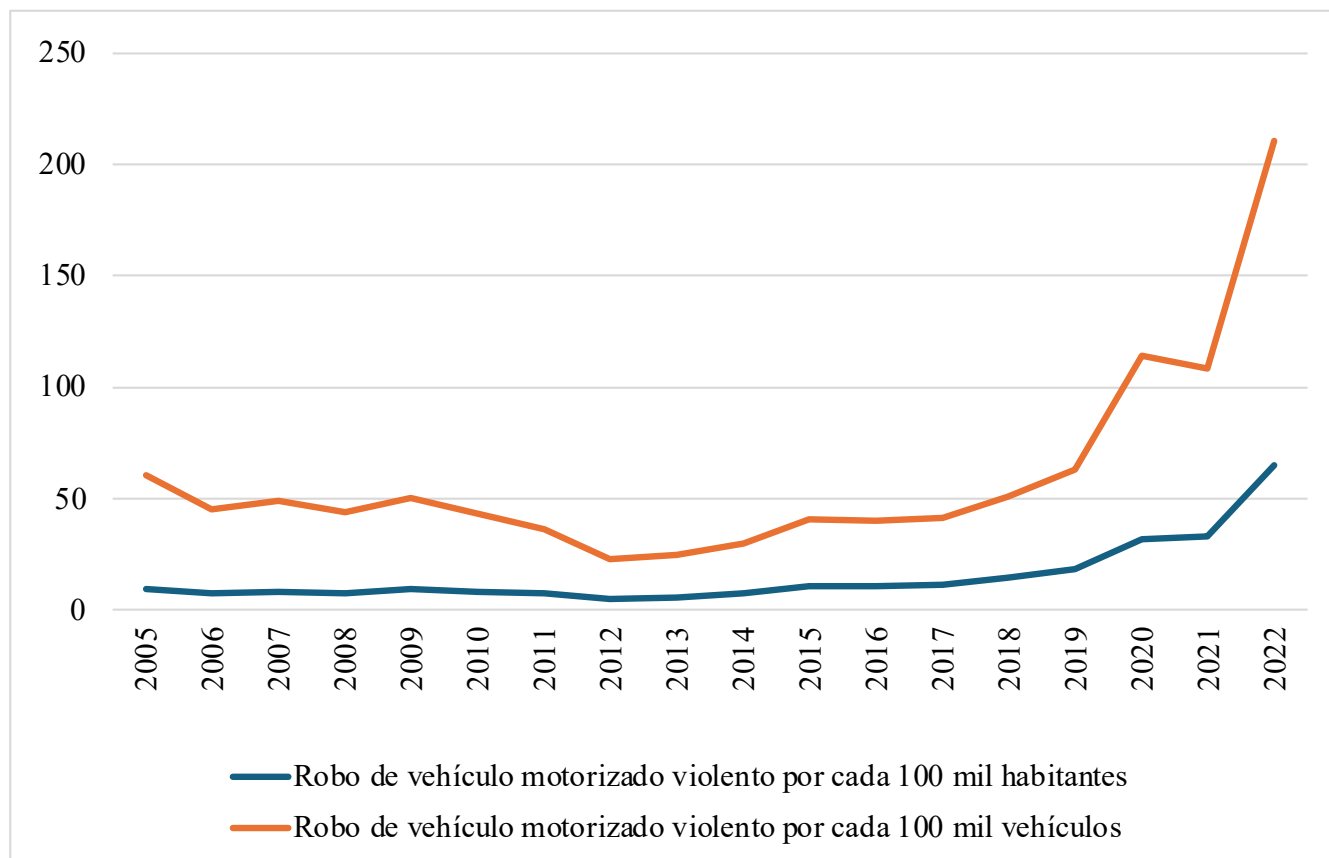


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del cuadro 2.

En cuanto a la evolución de los robos violentos de vehículos motorizados, descrita en el gráfico 3, a continuación, la línea azul que representa las tasas calculadas sobre la población muestra 10 años (2005-2015) en los que no existe un aumento claro – mientras que en el 2005 la tasa era de 9,1 robos por 100 mil habitantes, el 2015 ésta llegó sólo a 10,4 – seguidos de un aumento constante. El 2022 la cifra se convierte en la más alta de los años analizados, con 65,1 robos violentos por cada 100 mil habitantes, lo que permite afirmar que ha habido un alza en el robo con violencia o intimidación de vehículos a partir del año 2015. Algo parecido ocurre con las tasas calculadas

por cada 100 mil vehículos, observándose sin embargo una caída mucho más brusca entre el 2009 y el 2012, la que luego retoma hacia el alza. Pero también, como ocurre con las tasas respecto a la población, aparecen algunos datos sorprendentes: por ejemplo, la probabilidad que un vehículo fuere robado violentamente en el año 2005 (60,5 robos por 100 mil vehículos) es muy similar a la del año 2019 (62,9 robos por cada 100 mil vehículos); lo mismo entre los años 2011 (36,4) y 2015 (40,4).

Gráfico 3: Tasas de robo con violencia o intimidación de vehículo motorizado (2005-2022), por cada 100 mil habitantes y por cada 100 mil vehículos



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del cuadro 2.

DISCUSIÓN

Al calcular las tasas por el número de vehículos en el parque vehicular se accede a una información inesperada: que los años en que un vehículo tenía más probabilidades de ser robado en Chile ya pasaron. Incluso la tasa del año 2022, con 754,7 robos totales por 100 mil vehículos, no llega a ser tan alta como las de los años 2009 al 2012. Al controlar por la cantidad total de vehículos, se descubre que un vehículo motorizado tenía una probabilidad mayor de ser robado

en el año 2012 (872,7 robos totales por 100 mil vehículos) que en el año 2022 (754,7). Las tasas de robos de vehículos calculadas sobre la base de 100 mil vehículos en el parque vehicular sitúan el análisis ya no en las personas, sino que en los vehículos en tanto objetos comercializables y asegurables. Este cálculo no sólo parece ser más preciso respecto a lo que efectivamente se puede robar – los autos disponibles en el parque vehicular – sino que también dejan en evidencia más radicalmente, en comparación con las tasas sobre población,

que no existe una tendencia clara, al menos no para el caso de los robos totales y de los robos no violentos de vehículos.

Ambos tipos de estadísticas evocan víctimas distintas: unas, personas, las otras, vehículos. Mientras un tipo nos habla de un delito que acecha a cada habitante del país, el otro de un delito que afecta a los vehículos y a quienes tienen uno. Sin embargo, y aunque las tasas moderan el asombro que puede producir el solo análisis de las cifras absolutas, mostrando que el problema en realidad no ha sufrido el aumento lineal que muchos imaginan en sus intervenciones en la esfera pública, éstas no logran capturar aquello que probablemente más contribuye a la definición del problema: lo que el Código Penal llama “la violencia y la intimidación”. De hecho, mientras que el análisis morigera la curva producida por las cifras absolutas de robos y respecto a la población, el análisis respecto al parque vehicular deja en evidencia la evolución preocupante de los robos considerados violentos.

El gráfico 4 muestra cómo, contrariamente al robo no violento, el robo de vehículo motorizado con violencia o intimidación se incrementa a partir del año 2012 (23,1 robos violentos por cada 100 mil vehículos), aumentando sostenidamente hasta el año 2022 (210,6 robos violentos por cada 100 mil vehículos), aumentando incluso durante la pandemia (2020 y 2021), lo que parece excepcional en comparación con el comportamiento de todos los otros delitos durante este período. Este aumento coincide con la aparición del concepto

mismo de *portonazo*, tanto en los análisis criminológicos⁶ como en los medios de comunicación⁷, los que empezaron precisamente en el año 2012 a referirse a éstos como una modalidad criminal *sui generis* de robo de vehículos. Al nombrarla – literalmente, al darle un nombre distintivo, incluso creando una palabra que no existe en castellano – esta modalidad de delito adquirió vida por sí misma, influenciando a los medios de comunicación y las discusiones legislativas en el congreso.

Aunque las investigaciones empíricas sobre el robo de autos son escasas (Jacobs & Cherbonneau, 2023) existe una incipiente literatura que se ha concentrado específicamente en el robo violento de autos, que en inglés se denomina *carjacking* – en oposición al *car theft*, que corresponde al robo no violento –, reconociendo su carácter particularmente traumático y brutal (James, 2017), tanto para las víctimas directas como para quienes leen al respecto o lo ven en televisión (Cherbonneau & Copes, 2003). Los estudios coinciden en que el robo de vehículos es un delito antiguo – las tasas relativamente altas del año 2005 en Chile lo confirman –, y que el robo violento representa una pequeña parte del total de robos (Barbier, 2006); es más,

6 <https://www.pdichile.cl/centro-de-prensa/detalle-prensa/2020/01/10/la-evoluci%C3%B3n-del-robo-de-autos-modus-operandi>

7 Una búsqueda en GoogleBooksNgramViewer muestra que es a partir del año 2012 que se empieza a usar más extensivamente la palabra “portonazo” en el corpus de documentos en español.

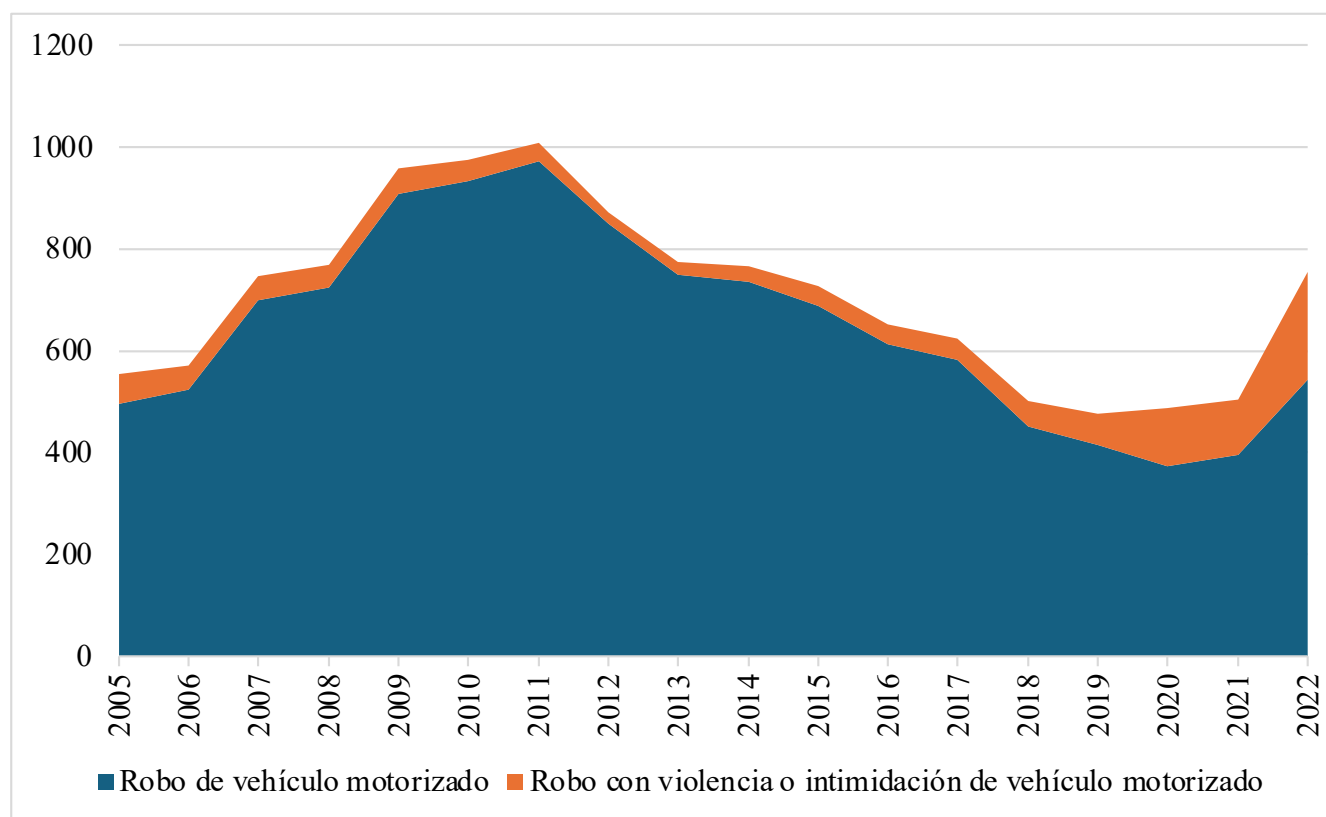
estudios realizados a través de entrevistas con ladrones de autos han mostrado que éstos prefieren el robo no violento, el que sería más rentable y menos peligrosos (Cherbonneau & Copes, 2005; Copes & Cherbonneau, 2006). La diferencia desde el punto de vista de la persona que comete el delito – sobre todo hombres jóvenes – sería la experiencia de robarlo (Katz, 1988), buscando estatus y presumirlo en redes sociales (Jacobs & Cherbonneau, 2023). Estos hallazgos dejan en evidencia las nuevas preguntas que las estadísticas sobre el robo violento de vehículos motorizados como fenómeno criminológico dejan.

El gráfico 4 muestra las tasas de robos totales calculadas por cada 100 mil vehículos (según datos del cuadro 3), divididas por las dos categorías consideradas en el análisis: los robos sin violencia (en naranja) y los robos con violencia o intimidación (en azul). El carácter visual del gráfico transmite a qué punto los robos con violencia o intimidación de vehículos motorizados sólo representan una parte marginal del total de robos de vehículos que se han producido en Chile. Se observa igualmente, como ya se había mencionado en las secciones anteriores de este texto, que no existe un aumento sostenido desde el 2005 del robo de vehículos en Chile al controlar por el tamaño del parque vehicular, y que el año 2022 – cuando se registran 754,7 robos totales de vehículos por cada 100 mil vehículos y 233,2 robos totales por cada 100 mil habitantes – supera sólo ligeramente al que aparece como uno de los años más peligrosos para

los autos en Chile: el 2011, con 1.009,2 robos totales de vehículos por cada 100 mil vehículos y 208,9 robos totales por cada 100 mil habitantes. El gráfico muestra que, en general, el robo de vehículos es generalmente no violento, pero que progresivamente se ha vuelto más peligroso – no para los vehículos – sino que para las personas.

El gráfico muestra que, mientras que el año 2012 se registra la cantidad absoluta más baja de robos violentos de vehículos – 896 casos policiales –, y al mismo tiempo una de las cifras más altas de robos no violentos, específicamente 33.014. Las tasas de robos violentos de vehículos muestran algo similar: el 2012 (23,1 por cada 100 mil vehículos, la más baja de los años incluidos) pero una alta tasa ese mismo año de robos no violentos (849,7 por cada 100 mil vehículos), lo que está representado en las partes más abultadas del gráfico, cuando la tasa de robos totales supera los 1000 vehículos en el año 2011. Y también podría observarse lo contrario, que en las partes en que las tasas son más bajas en el gráfico, cuando la zona azul se vuelve más grande y la zona naranja más pequeña, en los años 2018 (con 51 robos violentos por cada 100 mil vehículos) y 2019 (con 62,9 robos violentos por cada 100 mil vehículos), se registraron menos robos no violentos que en los años anteriores, respectivamente 451,2 y 413,9 robos no violentos por cada 100 mil vehículos (ver cuadro 3 para las cifras exactas).

Gráfico 4: Distribución de la tasa de robos totales por cada 100 mil vehículos en robos violentos y no violentos



Diversas hipótesis, cuyo análisis va más allá de los objetivos de este texto, podrían explicar el gráfico anterior. Se podría elucubrar que, salvo para el período 2009-2015, los robos totales de vehículos se han mantenido relativamente estables (con tasas de entre 550 y 700 robos por cada 100 mil vehículos), las que sin embargo se explican en mayor medida, en los años recientes, por robos de vehículos con violencia o intimidación. Se podría sugerir que quienes antes robaban autos sin violencia, ahora lo hacen violentamente, por razones que podrían ir desde la existencia de medidas de seguridad que vuelven más difícil

robar autos estacionados, a la prevalencia creciente de una cultura criminal en la que el uso de la violencia sería más expandido. En modo de búsqueda de explicaciones ad-hoc a partir de estos datos, también se podría afirmar que los gobiernos han hecho un mal trabajo previniendo los robos violentos pero un buen trabajo previniendo aquéllos en los que no se usa la violencia. O se podría también sugerir que – gracias a la sensibilización que han hecho los medios de comunicación y las autoridades al respecto – las estadísticas sobre el robo violento de autos son mucho más precisas en el año 2022 que en el 2012; o que,

por el contrario, los últimos años han sido excepcionalmente violentos en el robo de vehículos, lo que sería coherente con la retórica de la “crisis” de seguridad (Morales Peillard, 2012), la que se caracterizaría por un aumento tanto en los robos violentos como no violentos, no llegando sin embargo a los niveles totales del años 2011.

Todas esas explicaciones son, no obstante, sólo conjeturas. Los datos, por sí mismos, no pueden ni confirmar ni descartar que alguna de esas hipótesis sea cierta. Para conocer realmente que es lo que pasó y que explica estas cifras, habría que investigar los mecanismos a través de los cuales se llegó a éstas, y responder esas preguntas que las cifras ayudan a formular: ¿Cómo puede ser que el año 2019 y el año 2005 se registre una tasa similar de robos violentos por cada 100 mil vehículos? ¿Cómo, concretamente, las políticas públicas de prevención del robo de vehículos y las modificaciones en el Código Penal al respecto han entorpecido – o, por el contrario, fomentado – el robo violento de vehículos? ¿Qué entienden, en la práctica, los policías en terreno como “intimidación” y como “violencia”, para consignarlo de esta manera en sus registros? ¿El robo violento de vehículos motorizados es una actividad a la que alguien se dedica después de hacerlo no violentamente? ¿O, por el contrario, se trata de una actividad completamente distinta del robo no violento de vehículos, llevada a cabo por criminales distintos? Las respuestas a estas preguntas no se encuentran en las estadísticas, y cualquier interpretación de éstas – nos recuerda la literatura en ciencias sociales

sobre las estadísticas (Araya-Moreno, 2021b) – implica hacer una serie de suposiciones que constituyen precisamente aquello que queremos conocer mejor.

CONCLUSIONES

El artículo analiza las estadísticas de casos policiales sobre robos de vehículos motorizados en Chile para los años 2005 al 2022, calculando, además de las tasas por cada 100 mil habitantes, las tasas respecto al parque vehicular, es decir, por cada 100 mil vehículos. Puesto que la cantidad de vehículos ha aumentado sostenidamente en el período de referencia, el análisis de las tasas de robos de vehículos respecto a la totalidad de vehículos en circulación y susceptibles de ser robados permite una mejor comprensión del fenómeno (Laycock, 2004). Dos grandes conclusiones se desprenden del análisis descrito en el artículo. Por un lado, cuando se toma en cuenta el parque vehicular en el cálculo de las tasas de robo, el robo de vehículo en Chile no parece presentar un aumento sostenido en el tiempo y la situación en años recientes no parece necesariamente más grave que la de años anteriores. Por otro lado, el análisis permite al mismo identificar un aumento claro en el robo violento de vehículos motorizados. Formulado de otro modo, en Chile, entre los años 2005 y 2022, no ha habido un aumento sostenido en el robo de vehículos motorizados; lo que sí parece aumentar es el robo violento de vehículo motorizado. Aunque cuantitativamente marginal en comparación con el robo no violento de vehículo motorizado a lo largo

de los años, esta modalidad de robo de vehículo toma más importancia cuantitativa en los años recientes. Los datos analizados parecen sostener la hipótesis de que Chile no necesariamente se ha vuelto un lugar más peligroso para los vehículos motorizados; sin embargo, sí se habría vuelto un lugar más peligroso para las personas en el contexto del robo de un vehículo.

TRABAJOS CITADOS

- Araya-Moreno, J. (2021a). ¿Dónde está la política criminal? ¿Cómo estudiarla? Derecho penal y vida cotidiana en estudios socio-jurídicos anglosajones. *Revista Estudios Socio-Jurídicos*, 23(2), 101-129. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/sociojuridicos/a.9437>
- Araya-Moreno, J. (2021b). Seguridad ciudadana en Chile: Las estadísticas sobre la delincuencia como tecnologías de producción de conocimiento. *Latin American Law Review*, 7, 143-160. <https://doi.org/10.29263/lar07.2021.09>
- Barbier, A. G. (2006). International Collaboration Through Interpol. In E. Stauffer & M. Bonfanti (Eds.), *Forensic Investigation of Stolen-Recovered and Other Crime-Related Vehicles* (pp. 543-564). Elsevier.
- Brill, H. (1982). Auto Theft and the Role of Big Business. *Crime and Social Justice*, 18, 62-68.
- Cherbonneau, M., & Copes, H. (2003). Media Construction of Carjacking: A Content Analysis of Newspaper Articles from 1993-2002. *Journal of Crime and Justice*, 26(2), 1-21. <https://doi.org/10.1080/0735648X.2003.9721180>
- Cherbonneau, M., & Copes, H. (2005). 'Drive it like you Stole it': Auto Theft and the Illusion of Normalcy. *The British Journal of Criminology*, 46(2), 193-211. <https://doi.org/10.1093/bjc/azi059>
- Copes, H., & Cherbonneau, M. (2006). The Key to Auto Theft: Emerging Methods of Auto Theft from the Offenders' Perspective. *The British Journal of Criminology*, 46(5), 917-934. <https://doi.org/10.1093/bjc/azi001>
- Jacobs, B. A., & Cherbonneau, M. (2023). Carjacking: Scope, Structure, Process, and Prevention. *Annual Review of Criminology*, 6(5), 155-179. <https://doi.org/10.1146/annurev-criminol-030421-042141>
- James, C. (2017). Carjacking in South Africa: Exploring Its Consequences for Victims. *Acta Criminologica: African Journal of Criminology & Victimology*, 30(2), 147-161.
- Katz, J. (1988). *Seductions of Crime: Moral and Sensual Attractions in Doing Evil*. Basic Books.
- Laycock, G. (2004). The U.K. Car Theft Index: An Example of Government Leverage. *Crime Prevention Studies*, 17, 25-44.
- Longman, M. (2006). The Problem of Auto Theft. In E. Stauffer & M. Bonfanti (Eds.), *Forensic Investigation of Stolen-Recovered and Other Crime-Related Vehicles* (pp. 1-21). Elsevier.
- Maxfield, M. (2004). Introduction. *Crime Prevention Studies*, 17, 1-24.
- Morales Peillard, A. M. (2012). La política criminal contemporánea: Influencia en Chile del discurso de la ley y el orden. *Política criminal*, 7(13), 94-146. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-33992012000100003>
- Norza Céspedes, E., & Sierra Pineda, J. C. (2025). Trayectorias del crimen y actividad policial (*policing*): evidencia para el diseño de estrategias de seguridad en Colombia. *Revista Criminalidad*, 67(1), 167-215. <https://doi.org/10.47741/17943108.682>
- Norza-Céspedes, E., Duarte-Velásquez, Y. A., Castillo-Romero, L. F., & Torres-Guzmán, G. A. (2013). Hurto de automotores y estrategias contra el delito: una mirada desde la academia, el victimario y la Policía. *Revista Criminalidad*, 55(2), 49-78.
- Quinteros, D. (2014). Delitos del espacio público y el problema de la 'cifra negra': una aproximación a la no-denuncia en Chile. *Política criminal*, 9(18), 691-712. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-33992014000200012>
- Sozzo, M. (2003). ¿Contando el delito? Análisis crítico y comparativo de las encuestas de victimización en la Argentina. *Cartapacio de Derecho*, 5, 1-143.
- Swagar, N. (2021). The Study of Crime Rates. In C. Barnes & D.

R. Forde (Eds.), *The Encyclopedia of Research Methods in Criminology and Criminal Justice* (pp. 144-147). Wiley.

Tremblay, P., Cusson, M., & Clermont, Y. (1992). Contribution à une criminologie de l'acte: une analyse stratégique du vol de véhicules automobiles. *Déviance et société*, 16(2), 157-178.

Javiera Araya-Moreno

Afiliación: Universidad de Sherbrooke