

ARTÍCULOS

La recuperación de vehículos robados en Chile: La justicia más allá del derecho penal

Recovering stolen cars in Chile: Justice beyond criminal law

Javiera Araya Moreno 

Université de Sherbrooke, Canadá

Roberto Contreras Puelles  y Patricio Rosas Ortiz 

Universidad de Chile

RESUMEN A partir del análisis de un proyecto piloto de recuperación de vehículos robados de la Fiscalía Regional Metropolitana Occidente, en Santiago de Chile, el artículo reflexiona sobre cómo el sistema penal puede contribuir a «hacer justicia» más allá de que las circunstancias de un delito sean esclarecidas o de que el culpable sea castigado. Adoptando una mirada empírica y pragmática en comparación con discusiones dogmáticas en derecho penal, se describe cómo fiscales, analistas, policías y actores privados se coordinaron para ofrecer una respuesta reparatoria a justiciables que sufrieron el robo de sus vehículos. Se trata de una iniciativa que permite que los dueños puedan recobrar sus vehículos, lo que requiere de estrategias de colaboración que desafían las lógicas tradicionales de la administración de la justicia penal. Últimamente, el artículo muestra que, en los intersticios del sistema penal en la práctica y con metodologías innovadoras, se puede «hacer justicia» más allá del castigo y del derecho penal.

PALABRAS CLAVE Vehículos motorizados, víctimas, aparcadero, Ministerio Público, recuperación de activos, Chile.

ABSTRACT Drawing on the analysis of a pilot project that aimed at recovering stolen vehicles in the Fiscalía Regional Metropolitana Occidente in Santiago, Chile, the article reflects on how the criminal justice system can lead to «justice» beyond whether the culprits are punished and whether the circumstances of the theft are clarified. Adopting an empirical and pragmatic approach in comparison with dogmatic discussions in criminal law, it describes how prosecutors, analysts, police and private actors coordinated to

offer a reparatory response to individuals who suffered the theft of their vehicles. This is an initiative that allows victims to recover their vehicles, which requires collaborative strategies that defy the traditional logics of criminal justice administration. Ultimately, the article shows that, in the interstices of the criminal system in practice and with innovative methodologies, it is possible to «do justice» beyond punishment and criminal law.

KEYWORD Motor vehicles, victims, impound lots, Public Prosecution Office, asset recovery, Chile.

Introducción

Un día, una residente de una comuna de la zona occidente de la ciudad de Santiago —dueña de casa de cincuenta años— sufrió el robo de su vehículo, un Nissan V-16 rojo del año 2012.¹ Como todas las noches, lo había dejado estacionado, cerrado, afuera de su casa. Esa mañana de marzo de 2022, sin embargo, el auto ya no estaba: había sido robado. Con la esperanza de que alguien pudiera encontrarlo, pues el auto no estaba asegurado, llamó a la policía para hacer la denuncia. Un carabinero confeccionó un parte policial en el que se indicaba que el auto pudo haber sido sustraído en cualquier momento de la noche. También se consignaron sus características —como la placa patente y el avalúo— y la declaración de la víctima, la dueña del auto y se realizó «el encargo» del vehículo, lo que significa que sus datos estarían en la base de datos de la Sección de Encargo y Búsqueda de Vehículos (SEBV)² y del Registro Civil e Identificación de Chile, para que, si eventualmente alguien ve esa patente o se hace un control vehicular a quien lo conduce, la policía sepa que se trata de un auto reportado como robado. La policía le indicó a la víctima que tenía que quedar atenta a ser citada a la fiscalía; básicamente, que espere. Un mes después, la mujer recibió una carta por parte de la fiscalía, titulada «Comunicación archivo provisional», en la que se le informaba que no había mucho que hacer en su caso y se paralizaba «la investigación criminal en tanto no aparezcan antecedentes que permitan desarrollar actividades conducentes al esclarecimiento de los hechos».³ En otras palabras, que ni el Ministerio Público ni las policías seguirán investigando el caso.

Lo que esta mujer no sabía, sin embargo, es que el mismo día en que su auto desapareció del frente de su casa —incluso antes de que ella misma se hubiere siquiera dado cuenta de que el vehículo había sido robado—, el Nissan V-16 rojo del año 2012

1. Se modificaron los datos que permitirían reconocer a la persona.

2. En Chile, la SEBV depende del Departamento de Encargos de Carabineros de Chile y es la encargada de administrar el Registro Nacional de Vehículos Motorizados. De ella también depende la Sección de Encargo de Personas.

3. Expresión usada en la carta «Comunicación Archivo Provisional».

fue llevado a la Custodia Metropolitana de Santiago, también denominado «aparcadero metropolitano».⁴ Considerado «abandonado en la vía pública» en una comuna del centro de la ciudad, fue retirado de las calles por personal policial en virtud de la Ley de Tránsito.⁵ El auto estuvo en el Aparcadero Metropolitano por más de un año y medio, deteriorándose y sin que su dueña —ni nadie, por lo demás— supiera que estaba allí. Esto, hasta que un proyecto realizado por la Fiscalía Occidente logró asociar el vehículo encontrado con la denuncia de esta mujer para poder devolvérselo. Sin este proyecto, esta víctima nunca hubiera podido recuperar un vehículo que, incluso un año y medio después de abandonado, se encontraba «en regular estado de conservación».⁶

A partir de casos como este, el artículo busca reflexionar sobre significa «hacer justicia» y cómo el derecho penal y sus instituciones pueden responder a las expectativas y necesidades de los justiciables respecto a los conflictos que les aquejan, junto con saber cuál es la solución que ellas buscan del sistema penal, que en estos casos se aleja de la respuesta tradicional punitiva del sistema de justicia y se acerca a las lógicas de la justicia reparatoria. ¿Qué significa que el Estado no haya sido capaz de encontrar y devolver el vehículo a esta persona, a pesar de que, de cierta manera, estaba en su poder y fue el objeto de la administración estatal? ¿Qué implica que las prioridades de instituciones como las policías o la fiscalía giren exclusivamente en torno al esclarecimiento de casos y a la aplicación de un castigo a los culpables? ¿Qué espacios pueden encontrar estas instituciones, dentro de sus propios marcos de acción, para responder a las necesidades de los justiciables y, con creatividad y una mirada innovadora, puedan abordar de otra manera el hecho de «hacer justicia»? De cierta forma, esta residente de una comuna de la zona occidente de la capital no solo fue víctima «de la delincuencia», sino también de instituciones que fueron incapaces de devolverle un vehículo que, sin saberlo, ellas mismas tenían.

4. La Custodia Metropolitana de Santiago es una obra pública concesionada por el Ministerio de Obras Públicas. Comenzó a funcionar en 2015 para resolver el problema de dónde llevar los vehículos retirados de circulación. Para más información, véase el sitio web del aparcadero, disponible en https://tipg.link/lXh_.

5. Ley 18290, publicada en el *Diario Oficial* el 29 de octubre de 2009. El artículo 156 refiere: «Carabineros de Chile e inspectores fiscales o municipales podrán retirar los vehículos abandonados o que se encuentren estacionados sin su conductor, contraviniendo las disposiciones de esta ley, enviándolos a los locales que, para tal efecto, debe habilitar y mantener la municipalidad. El costo del traslado, bodegaaje y otros en que incurriere la autoridad por estos motivos será de cargo del infractor y no podrá retirar el vehículo del lugar de almacenamiento sin el previo pago del mismo. Lo anterior será sin perjuicio de la sanción que corresponda por la infracción».

6. Según el informe de revisión física y técnica realizado por el SEBV una vez que el vehículo es perjudicado en el Aparcadero Metropolitano en el contexto del proyecto piloto.

El artículo se estructura en cinco partes. En la primera, situamos el proyecto piloto sobre el que trata este artículo en el marco de una reflexión sobre alternativas a la dimensión punitiva del sistema de justicia penal y en lo que se ha denominado «sistemas de justicia centrados en las personas» (OCDE, 2021; United Nations Office on Drugs and Crime, UNODC, 2023). En la segunda parte contextualizamos el fenómeno del robo de vehículos motorizados en Chile, y en la tercera describimos el proyecto piloto de recuperación de vehículos motorizados llevado a cabo por la Fiscalía Regional Metropolitana Occidente. En la cuarta parte analizamos la experiencia poniendo énfasis en dos de sus características: que se concentra en las propias características de las instituciones públicas, en vez de en los comportamientos criminales, y que responde a decisiones de política criminal en las que las víctimas juegan un rol preponderante. Adoptando una mirada empírica y pragmática en comparación con discusiones dogmáticas en derecho penal, se describe cómo fiscales, analistas, policías y actores privados se coordinaron para ofrecer una respuesta innovadora a justiciables que sufrieron el robo de su vehículo. Finalmente, la última parte del artículo ofrece algunas consideraciones para la replicación de este tipo de iniciativas. A través de un estudio de caso como metodología (Yin, 2002) y con un objetivo descriptivo y exploratorio, el artículo responde a la pregunta de investigación de cómo, en la práctica, el sistema de justicia penal puede responder a las necesidades de las víctimas de delitos.

Marco teórico: La justicia más allá del derecho penal

¿Qué respuesta entrega el derecho penal, a través de las instituciones que lo aplican, a quienes son víctimas de un delito? ¿Qué significa, últimamente, proponer «la mejor solución al conflicto penal»,⁷ cuál es y cómo se determina? La dogmática penal tradicional ha reflexionado profusamente respecto a cómo el Estado puede razonablemente castigar a quienes transgreden las normas de la sociedad y proteger la convivencia en comunidad, disponiendo —en el caso del derecho penal— de una serie de sanciones que pueden ser impuestas a los transgresores. Estos especialistas se han, entonces, preguntado, entre muchas otras cosas, cuál es la sanción más adecuada a qué tipo de comportamiento, qué fundamento filosófico la sustenta y cuáles son los límites que, en un Estado de derecho, acotan el *ius puniendi* (Vélez Martínez, 2022).

No obstante, quienes estudian la manera en que el derecho penal se aplica en la práctica —el «derecho en acción» en vez del «derecho en los libros», según la famosa

7. La misión del Ministerio Público: «Somos la institución pública y autónoma que dirige exclusiva y objetivamente las investigaciones penales; ejercemos la acción penal pública proponiendo la mejor solución al conflicto penal, dentro del marco legal establecido, teniendo presente los intereses de las víctimas y de la sociedad, protegiendo a las primeras como asimismo a los testigos de delitos». Véase «Código de ética del Ministerio Público», disponible en <https://tipg.link/nvwV>.

formulación de Roscoe Pound (1910)— se han encontrado con una realidad muy distinta a la que parece suponer la doctrina penal. En una investigación paradigmática en la materia, Feeley (1992) mostró que la aplicación del sistema penal reposaba muchísimo menos en la adjudicación de culpabilidad o inocencia que en la administración de una serie de procedimientos que raramente llegan a la etapa de analizar acabadamente las diferentes pruebas. Actualizando este estudio para la situación de Nueva York durante la década de la aplicación de la política de «tolerancia cero» contra las incivilidades, cuando la cantidad de personas detenidas aumentó radicalmente, Issa Kohler-Hausmann (2018) mostró que, más que un rol de producción de veredictos —lo que se asocia más tradicionalmente a producción de «justicia»—, el sistema de justicia penal responde a un «modelo gerencial» de administración de una cantidad enorme de casos (Kohler-Hausmann, 2014). En otras palabras, de cierta manera, más que el enjuiciamiento de una persona imputada de un delito o el esclarecimiento de un enigma policial, en la práctica el sistema de justicia penal administra las diferentes causas ofreciendo salidas diversas a tales casos. El derecho penal mismo, bajo el alero de lo que se denomina el «principio de oportunidad»,⁸ reconoce que no es posible investigar todos los casos de manera adjudicativa.

¿Qué es lo que quieren las víctimas? La victimología, la rama de la criminología que ha buscado entender mejor el impacto de los delitos sobre las víctimas y su relación con el sistema de justicia penal, nos muestra que la expectativa de los afectados hacia la reacción formal a lo que se considera una conducta desviada dista muchísimo de lo que pareciera suponer el Código Penal, que tiene ciento cincuenta años cumplidos, y lo que el sistema les ofrece en la práctica. La satisfacción con procesos judiciales no solo tiene que ver con el resultado, sino con cuestiones como respeto y escucha durante el proceso. En Chile, estudios llevados a cabo con víctimas han mostrado que, por ejemplo, en su búsqueda de justicia —«un resultado que pueda enmendar el daño producido» (Bolívar, Sánchez-Gómez y De Haan, 2024: 138)—, cuestiones tales como la participación en el proceso judicial, ser escuchadas y recibir información y la validación de su propia experiencia son aspectos que importan tanto, y a veces más, que la obtención de un veredicto condenatorio del culpable.

Así, a pesar de una cierta tendencia a «hacer justicia por sus propias manos» que se observa en prácticas vindicativas como linchamientos (Quiroz, 2022), las víctimas no buscan necesariamente el castigo, sino ser escuchadas y que «alguien haga algo».⁹

8. Gimeno Sendra define el principio de oportunidad como «la facultad que el ordenamiento procesal confiere al Ministerio Fiscal para, no obstante la sospecha de la comisión de un delito público, dejar de ejercitar la acción penal o solicitar de la autoridad judicial un sobreseimiento o una reducción sustancial de la pena a imponer al encausado en los casos expresamente previstos por la norma, y siempre y cuando hayan de tutelarse intereses constitucionalmente protegidos» (Gimeno Sendra, 2016: 3).

9. En su famosa definición de la policía, Bittner (1990) reconoce el carácter contingente de la utili-

Que el sistema de justicia penal se concentre en el castigo parece así, de cierta manera, alejado de las expectativas de las víctimas. De hecho, algunos penalistas han definido el poder punitivo precisamente a partir de la confiscación del sufrimiento a y de la víctima, a quien se le arrebata para que sea el Estado quien aparezca como el «verdadero» lesionado (Zaffaroni, 2012).

Los sociólogos que se han preguntado por el rol que juega el castigo en nuestras sociedades contemporáneas, y por qué este se ha extendido a cada vez más ámbitos de acción (Simon, 2007), nos dicen que ni toda violación de normas sociales requiere un castigo ni esta es la única manera de lidiar con estas transgresiones a las normas colectivas (Fassin, 2017). Es más, algunos autores critican que el sistema de justicia penal tiende a castigar preferentemente ciertos delitos y a ciertas personas (Garland, 2001; Wacquant, 2009), reproduciendo estructuras sociales y no necesariamente buscando la reparación de las víctimas. Del mismo modo, los especialistas en prevención del delito han denunciado que el hecho de que esta se haga preferentemente a través de respuestas punitivas lleva a un descuido de las víctimas de este (Waller, 2006).

Finalmente, muchas veces no es el castigo –el veredicto o la pena–, sino que el proceso judicial en sí, el que puede ofrecer un cierto tipo de «justicia». En los casos de violaciones de derechos humanos y de crímenes contra la humanidad, el solo hecho de que el acusado haya sido sometido a un proceso judicial público en que se examinen las pruebas de sus actos es considerado como una reparación de carácter simbólico (Rojas Corral y Pino Emhart, 2023). Quienes estudian las desapariciones de personas —y no solo en situaciones de conflicto— nos dicen que estas constituyen precisamente esa ausencia de proceso, en el que las víctimas buscan una respuesta primeramente respecto a dónde están sus seres queridos (Ansolabehere, 2019). En el caso de delitos contra la propiedad, elementos de justicia restaurativa pueden orientar el proceso hacia la reparación del daño y la reintegración de los bienes perdidos a sus respectivos dueños.¹⁰

La complejidad de lo que implica un delito en la vida de una persona o de una familia no logra ser captada —aún menos totalmente mitigada o reparada— por la intervención del sistema de justicia penal. Las categorías jurídicas y los documentos judiciales intentan fijar una cierta verdad (Hetherington, 2008; Riles, 2006), pero no necesariamente lo logran y, en el contexto del tratamiento de una causa, pueden ser

zación del derecho penal para lidiar con problemas de diverso tipo. Para este autor, la policía es quien interviene «en cualquier situación en la que se pueda considerar que algo está pasando, que no debería estar pasando y sobre lo que alguien tiene que hacer algo al respecto, ¡ahora!» (Bittner, 1990: 355; traducción de los autores).

10. En el manual sobre programas de justicia restaurativa de la UNODC, de 2006, se define a la justicia restaurativa como una forma de responder al comportamiento delictivo balanceando las necesidades de la comunidad, de las víctimas y de los delincuentes.

(casi) infinitamente impugnados (Suresh, 2019). Algunos antropólogos han sostenido que «hacer justicia» tiene así menos que ver con el castigo que con el establecimiento, en un momento determinado, de un «punto final» en el que se reconoce el daño y se fija una temporalidad en la que existe un extremo en el que la búsqueda de justicia se puede dar por terminada (Greenberg, 2023). En consecuencia, desde un punto de vista cultural y no jurídico, hacer justicia guarda menos relación con seguir impecablemente los procedimientos establecidos por la ley que con entregar algún tipo de respuesta que pueda dar por terminada la búsqueda de esta para los justiciables; «lo opuesto de la justicia no es la injusticia, sino que la desesperación».¹¹

Finalmente, en este contexto de aparente divorcio entre justicia y derecho penal —la legalidad ha sustituido a la justicia como medida de la acción ética (Berkowitz, 2005)—, organismos internacionales han empezado a promover esquemas de gobernanza judicial que sean «centrados en las personas» (OCDE, 2021; UNODC, 2023). Estos marcos invitan a diseñar, implementar y proveer servicios de justicia que toman en cuenta las necesidades de los justiciables y no de los operadores del derecho. Se trata, de esta manera, de reconocer que la materialización de los principios del Estado de derecho en la práctica requiere de una mirada que permita constatar cómo los ciudadanos experimentan sus interacciones con el sistema de justicia penal, lo que esperan de este y la manera en que puede responder adecuadamente a sus necesidades: «No dejar a nadie atrás en el acceso a la justicia exige replantearse los enfoques tradicionales de la prestación de servicios jurídicos y judiciales, centrándose ante todo en responder a las necesidades de las personas» (OCDE, 2019: 15).

Si estos diferentes marcos analíticos y disciplinarios difieren tradicionalmente en sus énfasis y objetivos, todos coinciden en un diagnóstico que reconoce que la impecable aplicación del derecho penal no necesariamente se traduce en sistemas de justicia que responden a las necesidades de las personas. Uno de estos marcos corresponde al de justicia «reparatoria» o «restaurativa», el que tiene diferentes definiciones, cada una con gran complejidad, tanto a nivel teórico como práctico e histórico (Johnstone y Van Ness, 2007). Existe consenso, sin embargo, respecto a que esta implica la consideración de las necesidades y las perspectivas de las víctimas y de quienes cometen los delitos (Menkel-Meadow, 2007). En el caso de nuestra investigación, movilizamos este concepto por su énfasis en las necesidades de las víctimas, uno de los elementos fundamentales de la justicia restaurativa. En consecuencia, cuando hacemos referencia en este texto a un proyecto de recuperación de vehículos robados que va «más allá» de la justicia penal, lo hacemos basándonos en los distintos enfoques que sugieren que la aplicación del derecho penal no es suficiente para responder a las necesidades de las víctimas.

11. Jessica R. Greenberg, «When is justice done?», *Fieldsights*, 9 de junio de 2018, disponible en <https://tipg.link/lXpu>.

De hecho, muchos elementos que no son exclusivamente el esclarecimiento de los hechos o la identificación del culpable entran en juego: tomar en cuenta la perspectiva de las víctimas, «hacer algo» y entregar una especie de punto final a un proceso doloroso resulta tan importante como aplicar el Código Penal y el Código Procesal Penal. Este artículo se inserta en estas reflexiones y ofrece un ejemplo concreto de cómo el sistema de justicia penal puede ofrecer una respuesta a los justiciables que, aunque no es la forma tradicional en la que se enfoca el derecho penal, ofrece un tipo de «cierre» y responde a las necesidades reparatorias de las víctimas, particularmente a la de recuperar el bien robado. Volviendo al caso con el que abrimos este texto, esta solución le da un contenido social a la «Comunicación archivo provisional» que reciben muchas víctimas de robos de vehículos motorizados en Chile, y de paso evita la revictimización que conlleva el retorno al trauma del delito, la sensación de inseguridad posiblemente exacerbada por la conciencia de la impunidad de los autores y la constatación de la ineeficacia de quienes tienen un rol institucional investigativo-persecutorio.

Contexto: El robo de vehículos motorizados en Chile

En Chile, en promedio se roban anualmente alrededor de setecientos cincuenta vehículos por cada cien mil vehículos disponibles en el parque vehicular; la tasa total de robos se mantiene relativamente estable en el tiempo, aunque han aumentado significativa y preocupantemente aquellos robos que se realizan con violencia e intimidación.¹² A pesar de esto, la mayor parte de los robos de vehículos motorizados son de autos estacionados en la vía pública o en lugares no habitados, y sin que medie la violencia o la intimidación como medio comisivo.¹³ De todas maneras, más allá de cómo se cometía el robo del vehículo, se trata de un delito que concentra el interés de la opinión pública y del imaginario asociado al crimen y la delincuencia, probablemente porque se asocia a una cierta subjetividad de autonomía y movilidad social (Maturana y otros, 2021; Ureta Icaza, 2009), con un claro incremento en la cantidad de vehículos circulando en el país. En especial mención, convendría referir la tendencia relacionada con la de preferir el transporte individual al percibirlo como más seguro, la disminución de la circulación de autos, con la consecuente sensación de oportunidad de desplazamiento más rápido, la disponibilidad de recursos a propósito de los retiros de fondos de pensiones, entre otros.

12. Según los datos del Centro de Estudios y Análisis del Delito, la tasa de casos policiales de robo de vehículos por cada cien mil vehículos era de 555,8 (considerando tanto los robos violentos como no violentos) en 2005, mientras que en 2022 esta cifra es de 754,7 casos policiales por cada cien mil vehículos del parque vehicular.

13. Mientras que la tasa de robos de vehículos no violentos pasó de 495,3 en 2005 a 544,2 en 2022, la tasa de robos violentos de vehículos pasó de 60,5 en 2005 a 210,6 por cada cien mil vehículos en 2022.

A pesar de que el Congreso ha creado leyes que han tendido a precisar y a endurecer las penas por los delitos de robos de vehículos,¹⁴ estas no han tenido necesariamente como consecuencia ni prevenir la ocurrencia de estos delitos ni mejorar la persecución penal de los mismos.¹⁵ Actualmente, las estadísticas sobre este tipo de causas son bajas en judicialización y condenas. A nivel nacional, en 2023, de las 15.292 causas por robo de vehículo motorizado no violento,¹⁶ 14.584 —es decir, un 94,4% de ellas— terminó, como en la historia con la que abrimos este artículo, en archivo provisional, principalmente por falta de identificación del autor, como imputado desconocido. En el caso del robo con violencia de vehículo motorizado (artículo 436 del Código Penal), de las 5.286 causas, 4.996 fueron archivadas provisionalmente, es decir, un 94,5% de ellas.¹⁷

Estas cifras son bastante similares en todas las fiscalías regionales y a través del tiempo, lo que permite afirmar que las falencias o los obstáculos en las investigaciones penales por robos de vehículos revisten un cierto carácter estructural. Las razones del bajo porcentaje de salidas judiciales consideradas «de calidad» en estas causas, es decir, en los que se llegó a algún tipo de esclarecimiento de lo ocurrido, escapan a los objetivos de este texto; retengamos que es posible afirmar que, tanto en el caso de los robos de vehículos no violentos (del artículo 443 inciso segundo del Código Penal) como de los «robos con violencia de vehículo motorizado» del artículo 436 del Código Penal, categoría que fue creada en 2019 por la Ley 21170, solo una mínima parte de las causas terminan con algún tipo de esclarecimiento de lo ocurrido. En otras palabras, si es que a uno le roban el auto en Chile, lo más probable es que nunca se sepa qué pasó o quién fue, ni que se le encuentre o recupere.

14. Véase por ejemplo la Ley 20639 («Reforma el Código Penal, tipificando los delitos de robo o hurto de vehículos motorizados y crea nuevas figuras delictivas aumentando su penalidad») de 2012 y la Ley 21170 («Modifica el tratamiento de las penas de los delitos de robo y receptación de vehículos motorizados o de los bienes que se encuentran al interior de estos, y establece las medidas que indica») de 2019, conocida como la «Ley Antiportonazos».

15. Las investigaciones científicas han demostrado sistemáticamente que el endurecimiento de penas, salvo en casos extremadamente aislados y en esquemas que lo combinan con estrategias sofisticadas de prevención (Waller, 2019), no es una herramienta que permita prevenir la criminalidad. Aunque en nuestro conocimiento no existen investigaciones científicas que evalúen la relación entre el endurecimiento de penas para el robo de vehículos motorizados y la evolución de la ocurrencia de este delito, nada indica que exista una correlación entre ambas variables. Es más posible suponer que el aumento en la severidad de las penas se inscribe en las actuales lógicas de punitivización de la política criminal en Chile (Morales Peillard, 2012).

16. Datos del sistema estadístico del Ministerio Público por robo del artículo 443 inciso segundo del Código Penal.

17. Estas cifras no incluyen los robos con intimidación en los que el bien afectado es un vehículo, los que son agregados junto a otros robos con intimidación del artículo 433 del Código penal y pueden implicar otro tipo de bienes.

Aunque es posible suponer que la baja proporción de salidas de calidad en causas por robo de vehículos motorizados comparte ciertas explicaciones con otros tipos de delitos que tienen altos porcentajes de archivo provisional, los robos de vehículos motorizados tienen una cierta especificidad vinculada a las características del bien robado: los vehículos presentan particularidades vinculadas a su tamaño, el que dificulta su robo, y a su omnipresencia en el espacio público, la que, por el contrario, lo facilita y hace que las técnicas de identificación bajo el sistema registral estatal de los vehículos adquieran una importancia crucial. Además, no solo los delitos en los que el bien robado puede ser un vehículo motorizado son múltiples —desde un hurto hasta una estafa, pasando por apropiación indebida, falsificación de su identidad registral, recepción de sus piezas y partes, conducción con ocultamiento de placas patentes, hasta robos con intimidación—,¹⁸ sino que también los fenómenos asociados a su disposición o de ocultación de la real identidad del vehículo después de que se lleva a cabo el robo son de orden multifactorial.

Desde el robo de vehículo con el fin de divertirse una noche o para postear una pose en redes sociales a modo de trofeo y luego abandonarlo (lo que la literatura criminológica denomina *joyride* en inglés) o utilizarlo como medio de transporte para asaltar transeúntes en paraderos, hasta sacarlo fuera del país para insertarlo en mercados internacionales más o menos legales, incluyendo la comisión de otros delitos, en defraudación del sistema de seguros, su venta al interior del país con una nueva identidad aparente, su adaptación para movilizar escondidas drogas y armas, o su desarme para vender las piezas y partes, entre otros fines, todos esos pueden ser los objetivos de un robo de vehículo, lo que vuelve más difícil su investigación penal. La literatura sobre el robo de vehículos motorizados distingue entre el robo temporal, para cometer otro delito, transportarse o poner una foto en redes sociales, y el robo permanente, para revenderlo o desmantelarlo (Felson y Clarke, 1998; Maxfield, 2004; Norza-Céspedes y otros, 2013).

De hecho, dadas estas características del robo de vehículos, tanto las bajas tasas de «elucidación» del robo de vehículo motorizado¹⁹ como las tasas de recuperación del vehículo —sin que se identifique un potencial sospechoso de haberlo robado— son

18. Sin considerar las muchas denominaciones de origen periodístico: *portonazo*, *abordazo*, *encerro-na*, etcétera.

19. La «tasa de elucidación» (*clearance rate*, en inglés) no hace referencia al hecho de que se condene a alguien por el delito. Esto nunca se sabe a ciencia cierta, pues un veredicto condenatorio o absolutorio responde a lógicas jurídicas de establecimiento de una convicción más allá de toda duda razonable, y por tanto de las capacidades de las partes de producir esta convicción en un tribunal y no necesariamente de la realidad. Generalmente, pues esto cambia según la institución, la «tasa de elucidación» refiere más bien a la identificación de al menos una persona sospechosa de haber cometido el delito, lo que, en el contexto del funcionamiento del Ministerio Público chileno, correspondería a contar con un «impuntado conocido» en la causa.

transversales en todo el mundo. Es más, el robo no violento de vehículos es un fenómeno que se produce más frecuentemente en países desarrollados y que no tienen, en general, altas tasas de criminalidad (Clarke y Harris, 1992). Los casos de países como Estados Unidos o Canadá, que tienen tasas más elevadas de robo de vehículos que Chile, ilustran este punto. Adicionalmente, la tasa de recuperación de vehículos robados ha disminuido de manera constante en los últimos años en el mundo. Por ejemplo, en Estados Unidos la tasa de resolución de casos de robos de vehículos pasó de un 26% en 1964 a un 9% en 2022 (Council on Criminal Justice, 2024). En Chile, no existen cifras comparables respecto de esta estadística.

En el mismo sentido, según las cifras oficiales de Carabineros de Chile en su reporte «Carabineros en Cifras, 2023», se practicaron más de cinco millones de fiscalizaciones vehiculares para detección multipropósito,²⁰ en clave principalmente aleatoria. Estas, sumadas al control realizado sobre peatones y la identidad de conductores y pasajeros, devinieron en la detención de (apenas, o al menos) casi ciento noventa mil personas a nivel nacional en un año.²¹ Se ilustra, de esta manera, que las fiscalizaciones vehiculares aleatorias no son necesariamente eficientes para encontrar vehículos robados.

Sabemos, así, que el robo de vehículos motorizados genera gran preocupación pública en Chile, concitando el interés de ciudadanos y autoridades, lo que también ocurre en otros países con tasas de robo de vehículos motorizados similares. Sabemos también que las bajas tasas de elucidación y de recuperación de vehículos son transversales a distintos contextos nacionales; en otras palabras, que la alarmante y escasa proporción de causas judicializadas por robo de vehículo motorizado en Chile es también una característica de otros países en que el robo de vehículos es común. Finalmente, sabemos que la literatura ha mostrado que la recuperación de vehículos robados se produce generalmente a partir de hallazgos casuales en el marco de operativos policiales que no tenían necesariamente como objetivo encontrarlos (Hargreaves, Harinam y Ariel, 2023). Es en este contexto, pesimista desde el punto de vista de la calidad de la persecución penal de este tipo de delitos, que se desarrolla la

20. Identificación de prófugos, conductores sin licencia debida o con documentación vencida o falsificada, o desempeño de la conducción bajo la influencia del alcohol o derechamente en estado de ebriedad, infracciones penales de ocultamiento o adulteración de identidad vehicular, hallazgo de objetos prohibidos, tales como droga, armas de fuego, objetos robados, objetos conocidamente destinados para robar, o bien que el mismo vehículo controlado tuviera un origen ilícito, generando las correspondientes detenciones por orden o flagrantes, y la consecuente incautación de especies ilícitas. Véase Carabineros de Chile, «Cuenta pública 2023: Carabineros en cifras», 2024, disponible en <https://tipg.link/nw8o>.

21. Para referencia, véanse las cifras del Departamento de Análisis Criminal dependiente del Departamento de Orden y Seguridad de Carabineros en Carabineros de Chile, «Cuenta pública 2024: Carabineros en Cifras», 2025, disponible en <https://tipg.link/lXnP>.

experiencia que describimos en la sección siguiente, la que buscó explorar una manera creativa de abordar el robo de vehículos: centrada en la recuperación de estos.

El caso: La identificación y devolución de vehículos robados en custodia estatal

La Fiscalía Regional Metropolitana Occidente, por intermedio de su Unidad de Estudios y Análisis (antigua Unidad de Zonificación Integrada Antidrogas y Lavado de Activos), lleva a cabo desde 2023 una serie de iniciativas centradas en lo que el vocabulario de gestión de la persecución penal llama «la recuperación de activos». Esta consiste en poner el énfasis —en casos en que la obtención de una condena judicial puede, por distintas razones, ser elusiva— en la recuperación de los bienes que fueron obtenidos ilícitamente o que pertenecían a quienes delinquen. Aunque en un inicio la noción estaba generalmente vinculada a delitos económicos y de corrupción, actualmente se le utiliza de manera más amplia para dar cuenta de cualquier tipo de activos —desde criptomonedas a los más tradicionales, como propiedades inmuebles, fondos ocultos en paraísos fiscales, vehículos y artículos de lujo— y todos aquellos activos que estén vinculados, de manera amplia, como efectos o instrumentos útiles a la comisión de delitos (King, 2018). Es más, debido a la amplitud del concepto, algunos autores prefieren más bien hablar de «intervenciones centradas en activos» (Atkinson, Mackenzie y Hamilton-Smith, 2017), para dar cuenta de un tipo de enfoque de persecución penal que busca reducir los recursos de los que disponen quienes están implicados en la delincuencia y que pueden, por tanto, ser destinados a futuros delitos.

Es precisamente bajo este prisma, que pone en el centro de la intervención al vehículo robado, que la Fiscalía Occidente diseñó un modelo de identificación y de recuperación de vehículos, el que se enfoca en la reparación a las víctimas. En colaboración con la Asociación de Aseguradores de Chile (AACH), la que representa los intereses particulares de las aseguradoras, convertidas en propietarias por subrogación de los vehículos robados una vez que sus dueños hacen efectivas sus pólizas de seguro,²² los profesionales de la Unidad de Estudios y Análisis Criminal de la Fiscalía Occidente concibieron un modelo para encontrar y devolver vehículos que se encuentran en custodia estatal en zonas estacionarias concesionadas. Siguiendo las lógicas de una alianza público-privada, en la que ambas partes invierten recursos de algún tipo en la iniciativa y se benefician de ella, la AACH contribuye con recursos

22. Como en el resto del mundo, las compañías de seguros juegan un rol muy importante en la gestión de los casos de robos de vehículos. Aunque no tienen jurisdicción penal, son quienes llevan a cabo investigaciones y muchas veces, como lo han mostrado Haggerty, Doyle y Ericson (2004), la policía responde a sus demandas.

humanos y técnicos para la realización de peritajes de identificación de los vehículos, y la Fiscalía Occidente lleva a cabo el trabajo analítico y jurídico en el marco de una investigación penal, incluyendo las instrucciones a las policías, asociando el vehículo a una causa penal, para volver posible su recuperación, disposición a las víctimas y su ulterior devolución.

Contrariamente a lo que se podría pensar de una iniciativa de recuperación de vehículos robados, la devolución del vehículo no es el producto de una búsqueda de este. De hecho, la lógica de esta iniciativa es más bien la inversa: el punto de partida es el vehículo mismo, un objeto del que se duda de su identidad, para el que no se tiene certeza de a quién pertenece ni si fue efectivamente robado, para luego intentar descubrir quién es su propietario legítimo, qué fue lo que le pasó y qué lo llevó al lugar en que se encuentra, develando el correspondiente fenómeno criminal asociado. Para resolver este enigma, los actores implicados en esta iniciativa llevan a cabo cinco etapas subsecuentes: primero, deben asegurarse de la «verdadera» identidad del vehículo, sin que puedan confiar exclusivamente en la placa patente que porta, en el número de chasis o número de identificación del vehículo o en el número de motor; segundo, deben hacer que la verificación de la identidad sea validada por un informe policial, es decir que, contrariamente al caso de los informes del mundo privado, revista legitimidad jurídica; tercero, deben asociar el vehículo a una causa penal registrada en los sistemas del Ministerio Público, lo que implica encontrar números de rol único de causa (RUC) y de partes policiales; cuarto, deben identificar al verdadero dueño del vehículo, al que se le pueda devolver legalmente o a quien le represente, y, finalmente, en una quinta etapa, deben llevar a cabo diversas tareas administrativas necesarias para que el vehículo pueda ser entregado materialmente a su dueño.²³

¿Dónde se encuentran tantos vehículos robados juntos y susceptibles de ser identificados y recuperados para ser devueltos a sus dueños? Para el asombro de quienes participaron en esta iniciativa, es precisamente en custodia estatal concesionada que se encuentra una gran cantidad de vehículos robados, más precisamente en el Aparcadero Custodia Municipal de Santiago, el que se extiende en veintiséis hectáreas y tiene capacidad para alrededor de treinta mil vehículos. Un vehículo llega a este lugar luego de ser retirado de circulación por distintas razones, la mayoría de las veces por infracciones a la Ley de Tránsito, por ejemplo, cuando su conductor no porta su licencia de conducir, cuando no tiene placa patente o cuando se usa para transporte ilegal de pasajeros. En estos casos, no hay grandes dudas respecto a la identidad del vehículo y, una vez que se paga la multa en el Juzgado de Policía Local y los servicios

23. Devolver el vehículo a su dueño se vuelve más complejo cuando su propiedad no está clara, como en casos en que el vehículo fue robado cuando aún no se terminaba de pagar su deuda y pasa a ser objeto de procedimientos civiles, existiendo terceros interesados en echar mano al objeto.

de traslado al aparcadero y custodia en el aparcadero,²⁴ el vehículo puede ser retirado. Otra posibilidad que explica que un vehículo se encuentre en el aparcadero es que este haya sido incautado debido a su utilización para la comisión de un delito o pueda servir como medio de prueba. En estos casos, se requiere de la autorización del fiscal que, asociado a una causa con RUC identificado, dispuso la incautación del vehículo al imputado, de cuya identidad no se tienen generalmente dudas.

La mayor parte de los vehículos que se encuentran en el aparcadero y que luego serán identificados como sustraídos, sin embargo, llegan allí por una razón bastante más común: el abandono en la vía pública.²⁵ Al considerarlos «abandonados», inspectores municipales, del Ministerio de Transportes o funcionarios de Carabineros de Chile pueden ordenar su retiro de circulación y que una grúa se lleve el vehículo al aparcadero, sin que se hagan mayores diligencias que permitan saber a quién le pertenece o si tiene encargo por robo. Puesto que, de haber sido robado, su dueño no sabe que fue llevado al aparcadero, el vehículo puede quedarse indefinidamente allí. En teoría, existe una categoría administrativa que permitiría pesquisar cuando los vehículos que tengan encargo por robo son encontrados en la vía pública, pero esta requiere mayor trabajo por parte del funcionario que lo encuentra. Se trata del «hallazgo de vehículo», para el que sería necesario que sistemáticamente el carabinero, funcionario del Ministerio de Transportes o municipal que lo encuentre verifique en la base de datos de vehículos su situación, lo que no ocurre todo el tiempo, y se contacte con el Ministerio Público. Es así como muchos vehículos robados terminan en aparcaderos luego de haber sido considerados «abandonados», con la hipótesis complementaria de que, bajo la identidad visible de una placa patente superpuesta, se encuentre una identidad subrepticia que se mantenga oculta, esta vez con un encargo único nacional por un delito asociado.

Habiendo constatado esta situación, el equipo de la Fiscalía Occidente se propuso devolver a sus dueños los vehículos robados que se encontraban en la Custodia Metropolitana. En los próximos párrafos describimos la manera en que este equipo —junto con el de la AACCH y de SEBV de Carabineros de Chile, como también de la Brigada de Robos Centro-Norte de la Policía de Investigaciones— lograron identificar más de doscientos vehículos y comenzar la devolución a sus dueños. Veremos cómo esta iniciativa se apoya en la creatividad de equipos que, apostando por ofrecer una respuesta a las víctimas más que por obtener condenas judiciales —lo que de todas maneras no se había logrado por falta de identificación de los autores de los de-

24. Los valores ascienden, en 2024 y para vehículos livianos, a 1,3 UF por traslado y a 0,2 UF por día de custodia.

25. Artículo 156 inciso primero de la Ley de Tránsito: «Carabineros de Chile e inspectores fiscales o municipales podrán retirar los vehículos abandonados o que se encuentren estacionados sin su conductor».

litos previos—, concibieron la justicia penal de una manera alternativa y atenuaron, de cierta manera, la paradoja que constituye que vehículos robados se encuentren en custodia estatal.

Esta iniciativa se ha denominado «modelo de recuperación de vehículos en zonas estacionarias» —en oposición a la recuperación de vehículos en zonas de flujo de tránsito, o en zonas fronterizas—, cuyo objetivo es poner a disposición de las víctimas o respectivos dueños aquellos vehículos que les fueron sustraídos y que se encuentran dentro de alguna zona estacionaria, como corrales municipales, aparcaderos u otros centros de custodia, y ha tenido distintas aplicaciones vinculadas a diversas denuncias realizadas por diferentes instituciones. En cada una de ellas se movilizó el mismo modelo de recuperación de vehículos, con resultados que se detallan a continuación:

- En la primera etapa del proyecto, iniciada en 2024 por un oficio-denuncia por parte de Custodia Metropolitana de Vehículos, de un universo de doscientos ocho vehículos, la Fiscalía Occidente logró identificar ciento veintiséis de ellos. Luego, en un proceso analítico y de depuración de datos, se logró vincular la patente con un RUC y una fiscalía responsable. De estos ciento veintiséis vehículos, menos del 10% correspondían a vehículos cuya sustracción se encontraba asociada a una investigación penal de la Fiscalía Occidente. Estos fueron puestos a disposición de las víctimas o dueños, y los demás casos fueron derivados con información depurada a las restantes fiscalías a cargo de las investigaciones de origen.
- La segunda experiencia nace a partir de una solicitud de la Municipalidad de Cerrillos de subastar los vehículos que hubieren sido recogidos desde las calles de su comuna, a través de la que se logró identificar un total de doce vehículos, que fueron puestos en su totalidad a disposición de las víctimas o dueños.
- La tercera aplicación surge de una búsqueda activa de iniciativa propia, realizada por la Fiscalía Occidente, mediante la cual se compara la base de vehículos denunciados como robados en las comisarías y unidades policiales de competencia jurisdiccional de la zona occidente en el periodo comprendido entre agosto de 2023 y septiembre de 2024, cotejándolo con el inventario que Custodia Metropolitana de Vehículos remite en julio de 2024. De esta manera, se logran identificar veinte vehículos, de los que dieciocho fueron puestos a disposición de sus respectivas víctimas o dueños.
- La cuarta experiencia se genera en el contexto de un proceso de cooperación con las compañías aseguradoras denunciantes del hallazgo de vehículos de propiedad de víctimas chilenas, que fueron encontrados en zonas estacionarias de Bolivia. A partir de esa denuncia, se identifican cinco vehículos sustraí-

dos en Chile, los cuales fueron asociados a sus respectivas causas y el 100% fue puesto a disposición de las víctimas o dueños. Aunque esta aplicación implica a vehículos encontrados en Bolivia, su repatriación y recuperación sigue la misma lógica restaurativa y de justicia penal centrada en las víctimas.

En total, el proyecto piloto ha vuelto posible la identificación de ciento sesenta y tres vehículos motorizados y la puesta a disposición de las víctimas o propietarios de cincuenta y cuatro de ellos, lo que corresponde a un 33,12% de vehículos recuperados y disponibilizados a las respectivas víctimas o propietarios, incluyendo los vehículos encontrados en Bolivia. Los ciento siete vehículos identificados, pero no devueltos, fueron puestos a disposición de las correspondientes fiscalías que tienen jurisdicción sobre cada una de las causas asociadas, lo que les permitirá llevar a cabo exclusivamente las últimas dos etapas del proceso para proceder a su devolución. Si se considera que, en 2023, solo setecientas ocho causas por robo de vehículo del artículo 443 inciso segundo del Código Penal no terminaron en archivo provisional (5,6% de todas las causas de este tipo), y que solo doscientas noventa causas por robo con violencia de vehículo del artículo 436 del mismo cuerpo legal no terminaron en archivo provisional (5,5% de todas las causas de este tipo), la identificación de ciento sesenta y tres vehículos en el marco de un proyecto piloto llevado a cabo por solo una de las diecinueve fiscalías regionales de Chile representa un potencial proyectivo cuantitativo importante.

Análisis: Una justicia penal centrada en las víctimas

Más allá de las cifras, nuestro análisis de la experiencia piloto del «modelo de recuperación de vehículos en zonas estacionarias» se centra en dos elementos que permiten resaltar el potencial de esta iniciativa para ofrecer una respuesta a las víctimas de este tipo de delitos. El primero se relaciona con la calidad de los propios registros de las instituciones públicas y el segundo con el rol primordial que se les asigna a las víctimas en esta iniciativa.

La pesadilla de la identificación y el registro: El Estado frente a sus propias prácticas

En Chile, cuando se realiza una denuncia por el robo de un vehículo motorizado, sus datos son ingresados en una base de datos que es administrada principalmente por la SEBV de Carabineros, aunque también participa recientemente la Policía de Investigaciones de Chile. De hecho, que en el Aparcadero Metropolitano se hayan encontrado vehículos que tenían encargo vigente y que llevaban, en algunos casos, más de tres años allí, no da tanto cuenta de una delincuencia creciente como de las fallas por parte de los sistemas de trazabilidad estatal. En estos casos, las personas que fue-

ron víctimas de un *portonazo* o de una *encerrona*, que no encontraron sus vehículos cuando los fueron a usar a la mañana siguiente, o que simplemente creyeron que se los habían robado cuando en realidad solo habían sido retirados de circulación por abandono, fueron víctimas no solo de la delincuencia, sino también de mecanismos de registro deficientes. Es más, en la mayor parte de los vehículos hasta el momento identificados por el equipo de la Fiscalía Occidente no existió ningún tipo de adulteración de las placas patentes y, con este único antecedente, hubiera sido posible localizar rápidamente los vehículos, en especial si se considera que en muchos casos solo pasaron algunas horas entre el robo del vehículo y su recepción en el aparcadero. En algunos de ellos, el vehículo llegó a la Custodia Metropolitana incluso antes de que se realizara el encargo.

Que cada auto sea el que se cree que es, no obstante, no puede darse por sentado. El núcleo del trabajo del equipo de la Fiscalía Occidente consiste en asegurarse tanto de la identificación del vehículo como de su verdadero propietario y de la situación que llevó al vehículo al aparcadero. La identidad del vehículo se verifica a través de un informe de revisión física y técnica de la SEBV que concluya que existe correspondencia entre el número de motor, el número de chasis y la placa patente. Si, además, los datos del propietario del vehículo corresponden a los datos de la persona denunciante del delito, esta identificación adquiere más solidez. A pesar de que la AACH lleva a cabo una primera validación de la identidad a través de la utilización de alta tecnología, se requiere una validación de esta identidad a través de peritajes realizados por la policía.

En cuanto a saber si es que el vehículo fue efectivamente robado, el equipo de la Fiscalía Occidente no se enfrenta únicamente a la potencial destreza de quienes lo robaron, sino a la complejidad de los propios mecanismos de registro internos del Ministerio Público y las policías. ¿Cómo saber si es que el vehículo fue efectivamente robado? Para responder a esta pregunta, deben establecer una conexión entre algún indicio de la identidad de auto —generalmente, la patente, pero también puede ser el número de motor o información alojada en el sistema computacional de los vehículos más modernos— y una denuncia en el Ministerio Público, en el vocabulario administrativo, con un RUC. Esto requiere de un trabajo de análisis en las distintas bases de datos del Ministerio Público, que cubren todo el territorio nacional —y, por tanto, la jurisdicción de todas las fiscalías—, y distintos códigos de delitos, pues los vehículos robados pueden haber sido denunciados por situaciones distintas, incluyendo hurto, apropiación indebida y robo. Puede también ocurrir que un mismo vehículo esté asociado a dos RUC distintos, es decir, a dos causas distintas por delitos distintos.

Lamentablemente, es posible también que haya problemas en los registros de las policías o del Ministerio Público, ya que, de cierta manera y siguiendo la lógica del derecho penal, la información de la patente de un vehículo en el contexto de su robo no es tan importante como la descripción misma de los hechos. Además, el segui-

miento de la patente tampoco garantiza, en sí mismo, que la propiedad del vehículo esté clara, como cuando existen ventas de vehículos sin que se formalice el traspaso o identidades duplicadas intencionalmente en un ejercicio delictual denominado coloquialmente como *gêmeleo* o *clonación*. Algunos casos que evidencian los problemas de registro se detectan al momento de formular la denuncia del robo, mientras el vehículo ya se encontraba en el aparcadero, y tienen relación con que el mismo día en que se hace la denuncia por robo, el vehículo es recibido en el aparcadero, o que existan dos encargos asociados a una misma placa patente única.

Que la mayor parte de los vehículos devueltos no habían sufrido ninguna adulteración en la placa de patente que portaba (sin mencionar aún aquellos vehículos ingresados sin placa, y a cuyo respecto las bases de licitación del servicio de aparcadero dificultarían cualquier esfuerzo por buscar en su interior información) y que la SEBV haya podido confirmar que existía correspondencia entre patente, número de chasis y número de motor, lleva a pensar que una mejora en los sistemas de trazabilidad y de coordinación entre instituciones resultaría una medida suficiente para localizar fácilmente ciertos vehículos, tan solo a través de un rápido análisis forense de estos (Henríquez, 2016).

A su vez, mejor información permitiría llevar a cabo un análisis criminal de mayor calidad por parte del equipo de la Fiscalía Occidente, el que podría comprender mejor la dinámica y el *modus operandi* de sujetos que, en muchos de los casos de vehículos devueltos, los robaron y abandonaron el mismo día. Concebir al vehículo y su materialidad como rastro privilegiado de la investigación penal —el que puede tener distintas finalidades, como la comercialización, la comisión de otros delitos, o incluso no haber sido nunca robado— permitiría generar un mejor conocimiento de los fenómenos criminales asociados al robo de vehículos. Al respecto, puesto que en muchos casos no pasa mucho tiempo —muchas veces, solo horas— entre el robo y la recepción en el aparcadero, un tratamiento más dirigido de estos casos en las primeras horas siguientes al robo podría entregar mejores resultados en estas investigaciones.

La iniciativa ha permitido igualmente dejar en evidencia prácticas policiales y de funcionarios municipales o ministeriales que impactan directamente en el trabajo investigativo del Ministerio Público, como el retiro de vehículos de la vía pública por abandono con tratamiento del Juzgado de Policía Local, cuando debió haber sido una denuncia por hallazgo de vehículo que entrara al sistema de la fiscalía, vía flagrancia, bajo el nuevo modelo de Bitácora Web Nacional (Rosas Ortiz, 2020). La experiencia piloto que se describe en este artículo muestra cómo los diseños institucionales pueden mejorar la respuesta ofrecida a los justiciables, más allá de lo que se establezca en el Código Penal y Código Procesal Penal (Contreras Puelles, 2015).

Decisiones de política criminal que benefician a los más vulnerables

Que este proyecto piloto haya sido realizado en conjunto con una organización privada, la AACH, no implica que solo puedan ser identificados, y posteriormente devueltos, vehículos pertenecientes a las compañías de seguros. Muy por el contrario, la mayor parte de los que han sido devueltos corresponden a autos que no estaban asegurados al momento de ser robados²⁶ y en cuya identificación colaboró dicha instancia particular. Si se considera que alrededor de dos millones de vehículos están asegurados²⁷ sobre un parque vehicular de alrededor de 6,3 millones en todo Chile²⁸ —es decir, menos de un tercio de los vehículos están asegurados—, esta iniciativa tiene un potencial de beneficiar especialmente a quienes no tenían su vehículo asegurado. Además, la devolución del vehículo constituye en sí misma una reparación para las víctimas más allá de que se capture a quienes lo robaron.

La devolución de un vehículo a su dueño, independientemente de que los culpables del delito que generó su pérdida hayan o no sido identificados, constituye una respuesta desde el Estado —en este caso, desde el Ministerio Público— hacia las víctimas, al menos una de mejor calidad que la sola recepción de una carta informándoles que su causa había sido archivada. Que los vehículos, en vez de estar deteniéndose en el aparcadero, sean devueltos a sus dueños, constituye un tipo de reparación a las víctimas y un ahorro a las arcas fiscales, que terminan financiando los costos de su mantención indefinida en dichos lugares, bajo el modelo de los términos de la concesión. Este modelo de recuperación de vehículos aparece en consecuencia como particularmente virtuoso al beneficiar a familias modestas que no contaban con seguros y que perdieron probablemente el único vehículo del hogar, el objeto de mayor valor patrimonial al que tienen acceso en calidad de propietario, además de a las compañías de seguros, que recuperaron vehículos de los que se volvieron dueñas luego de que las víctimas hubieren hecho efectivas sus pólizas y percibido sus indemnizaciones. Así, el impacto en términos simbólicos de la devolución a estas víctimas de sus autos, los que habían dado por perdidos, constituye un resultado positivo adicional de este modelo. Esta iniciativa contribuye a una de las áreas prioritarias de intervención que aparecen en la «Política de persecución penal con enfoque ciudadano y participativo 2025-2031» de la Fiscalía de Chile: la perspectiva ciudadana.²⁹

26. Las aseguradoras se benefician igualmente porque los vehículos que recuperan son más caros, mientras que, aunque la cantidad de vehículos devueltos que no estaban asegurados es mayor, se trata en general de vehículos de menor valor de mercado.

27. Datos 2023 de la Comisión para el Mercado Financiero.

28. Datos 2023 del Instituto Nacional de Estadísticas.

29. Véase «Política de persecución penal con enfoque ciudadano y participativo 2025-2031», disponible en <https://tipg.link/lXnr>.

Además, esta metodología genera un ahorro importante para el Ministerio Público y, en ciertos casos, para los municipios, al liberar espacio en los corrales. En el caso de los montos que la sola Fiscalía Occidente ahorrará con la devolución de los doscientos ocho vehículos identificados, se trata de 5.052.581 de pesos mensuales y, a nivel de todos los vehículos que se encuentran en el aparcadero, se trata de 55.578.395 de pesos mensuales. Respecto al valor de los vehículos recuperados, según cálculos del equipo de la Unidad de Estudios y Análisis Criminal, a partir de la tasación fiscal, los diecinueve automóviles devueltos por la Fiscalía Occidente están evaluados en alrededor de cincuenta y cinco millones de pesos, mientras que los doscientos ocho vehículos identificados por la Custodia Metropolitana fueron tasados en mil doscientos millones de pesos. Por los vehículos incautados, si se considera que seis fiscalías regionales tienen que pagar a aparcaderos municipales (las metropolitanas, del Maule y de La Araucanía), y que cinco de ellas informan que el costo que se genera es de cargo para el propietario del vehículo, este modelo de recuperación de vehículos tiene el potencial de generar un importante ahorro tanto para el fisco como para las víctimas.

Si se considera que el Aparcadero Metropolitano tiene una capacidad para alrededor de treinta mil vehículos y que el centro de custodia de vehículos infractores —otro lugar de custodia de vehículos en la Región Metropolitana de Santiago— tiene una capacidad para diez mil vehículos, resulta probable que una parte de estos vehículos esté vinculada a causas penales por delitos graves como robo de vehículo motorizado o robo con intimidación del vehículo motorizado. Esto, pues es posible suponer que tanto el colapso de este tipo de lugares de acopio de vehículos ante el avance de la fenoménica expansión de las motocicletas y sus variantes —en uso comercial como importación de modelos comparados del continente— como las dificultades de registro e identificación de estos afecta igualmente a otros corrales del país, los que reciben vehículos por las mismas razones que el Aparcadero Metropolitano. Aunque no existen cifras disponibles respecto a cuántos vehículos se encuentran en estos recintos a lo largo del país, ni menos respecto a su procedencia o a la razón por la que fueron llevados a ellos,³⁰ esta experiencia piloto realizada sobre un número limitado de vehículos dejó en evidencia la clara presencia de vehículos relacionados con de-

30. El documento de ingreso del proyecto de ley que «establece normas para la disposición de los vehículos retenidos y abandonados en corrales municipales por infracciones a la Ley de Tránsito», boletín 14467-15, indica que «uno de los mayores problemas que aqueja a los corrales municipales es la poca movilidad que hay dentro de ellos. Y es que el despeje de automóviles depende de la intención del dueño de recuperar el vehículo, y en subsidio, del cumplimiento de las reglas ordinarias de prescripción adquisitiva para que el municipio pueda depender de este. Si bien no existen estadísticas oficiales que den cuenta de la cantidad de vehículos en estado de abandono en los corrales municipales, la realidad es que los municipios se ven altamente entrampados con esta situación, debido al acumulamiento de vehículos abandonados y los lento procesos a los que deben de ajustarse para poder poner en remate dichas especies».

nuncias de delitos en el Aparcadero Metropolitano, la que probablemente se repite en otros recintos destinados a la custodia de vehículos.

En consecuencia, localizar vehículos que se encuentran en aparcaderos concesionados por municipalidades o por el Ministerio de Obras Públicas y que han sido objeto de encargos policiales —sobre todo cuando no ha habido adulteración del indicador más intuitivo y visible de la identidad de un vehículo: la placa patente única— reviste una dimensión de labor pública innegable al mitigar los efectos de mecanismos deficientes de registro de vehículos y de coordinación entre instituciones. La Ley de Tránsito, por lo demás, obliga a los municipios a habilitar recintos para el depósito y custodia de vehículos retirados de circulación, pues se trata de un servicio que «más allá de satisfacer el interés particular del afectado con la medida y de respetar su derecho de propiedad sobre el respectivo bien mueble, obedece a la necesidad de servir a la comunidad, manteniendo expeditas las vías públicas»,³¹ de lo que se desprende que contribuir a la provisión de este servicio —a través de la identificación de vehículos acumulándose en los aparcaderos para su eventual devolución a sus dueños— favorece a la comunidad en su conjunto. Asimismo, el tiempo que los vehículos pasaron deteriorándose y depreciándose mientras se encontraban en el aparcadero constituye un perjuicio para sus dueños, quienes podrían haberlos recuperado antes.

Conclusiones

¿Qué puede hacer el sistema de justicia penal frente al robo de vehículos motorizados? En este artículo describimos una iniciativa llevada a cabo por la Fiscalía Regional Metropolitana Occidente que busca ofrecer una respuesta a la gran cantidad de este tipo de casos que terminan sin que se encuentre a los responsables o que se recupere el automóvil robado. Las estadísticas, tanto de Chile como de otros países en los que el robo de vehículos es un problema relativamente grave, muestran que generalmente la tasa de elucidación de este tipo de delitos es baja y que, es más, la mayor parte de los vehículos nunca son encontrados (Hargreaves, Harinam y Ariel, 2023; Stauffer y Bonfanti, 2006). Así, se constata que los desafíos respecto al robo de vehículos motorizados son transversales en distintas jurisdicciones y requieren de estrategias innovadoras que vayan más allá de las herramientas tradicionales que ofrece el derecho penal y las técnicas forenses.

Inscribiéndose en una lógica de gobernanza judicial «centrada en las personas» (OCDE, 2019, 2021; UNOCD, 2023), el equipo de la Fiscalía Occidente diseñó un proyecto piloto para lograr identificar vehículos que habían sido robados y que terminaron en custodia estatal concesionada, para luego devolverlos a sus dueños. Esta

31. Dictamen 03703N98 de la Contraloría General de la República, de 1998, disponible en <https://tipg.link/lXo2>.

iniciativa, aunque no permite necesariamente determinar las circunstancias de los robos o identificar a quienes los cometieron, ofrece algún tipo de respuesta a las víctimas, las que, en aproximadamente el 95% de los casos solo reciben una carta informándoles del archivo provisional de la causa. En total, el proyecto piloto ha vuelto posible la identificación de ciento sesenta y tres vehículos motorizados y la puesta a disposición de las víctimas o propietarios para la devolución de cincuenta y cuatro de estos, lo que da un resultado de 33,12% de vehículos recuperados y vueltos disponibles en favor de las respectivas víctimas o propietarios, incluyendo los vehículos encontrados en zonas transfronterizas, en la explícita ambición de estandarización y replicabilidad del modelo presentado. Así, yendo más allá del objetivo sancionador del sistema de justicia penal, el proyecto busca ofrecer algún tipo de «justicia» a quienes fueron víctimas del robo de sus vehículos, y adopta un elemento de la justicia restaurativa: la consideración de las necesidades de las víctimas más allá de la elucidación del caso desde un punto de vista de la persecución penal. En palabras de una de las personas que pudieron recuperar sus automóviles y que fue entrevistada para un reportaje televisivo sobre la iniciativa, «una sensación de que se hizo parte de la justicia».³²

El proyecto piloto reposa en dos tipos de estrategias complementarias: por un lado, la movilización de distintos tipos de colaboración entre instituciones públicas involucradas en sistemas de registro estatal, como las distintas fiscalías y las policías, y con el mundo privado, particularmente con las compañías aseguradoras y la concesionaria del aparcadero, con el fin de atenuar las posibles deficiencias en los sistemas de registros y la ausencia de puentes comunicacionales, y que explican en gran medida la presencia, muchas veces por varios años, de vehículos robados en custodia estatal. Y, por otro lado, la adopción de una estrategia de investigación y persecución criminal que pone en el centro de la intervención la detección oportuna y contribución a la resolución de problemas públicos de relevancia social, en este caso, el del robo de vehículos, pero también el de la compensación en la desigualdad en el acceso a seguros para autos, el del colapso inminente de los espacios destinados al acopio de vehículos retirados de circulación, y el del uso de recursos públicos para financiar la custodia de automóviles en lugares concesionados. Que un vehículo robado vuelva a las manos de sus propietarios, generalmente una familia de clase media o de escasos recursos, en vez de estar en un aparcadero deteriorándose y significando un costo para el Estado, constituye un beneficio para la sociedad completa. Finalmente, en términos de investigación criminal y forense, este proyecto piloto deja en evidencia el potencial de esquemas de persecución penal «centrados en activos», los que ponen en el centro de la intervención a los vehículos, los que son perciados, identificados,

32. «Aparcaderos: El enigma de los autos abandonados», *24horas.cl*, disponible en <https://tipg.link/lXo3>.

asociados a causas penales y devueltos a sus dueños. Así, no solo se ofrece algún tipo de respuesta a las víctimas, sino que también se mejora la producción local de conocimiento respecto al fenómeno criminal del robo de vehículos motorizados en Chile.

Reconocimientos

Este artículo se inscribe en el trabajo de producción de conocimiento de la Unidad de Estudios y Análisis Criminal de la Fiscalía Regional Metropolitana Occidente del Ministerio Público de Chile, realizado en colaboración con la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile y en el marco del posdoctorado de Javiera Araya-Moreno, quien agradece el financiamiento del Fondo de Investigación del Quebec. Este trabajo contó con la cooperación de Nicole Wackerling Ávalos, Daniela Lalanne Morales, Carmen Sazo Morales y Juan Ignacio Vivar Cortez.

Referencias

- ANSOLABEHERE, Karina (2019). «Legal institutions as arenas for promoting human rights». En Rachel Sieder, Karina Ansolabehere y Tatiana Alfonso (editoras), *Routledge handbook of law and society in Latin America* (pp. 293-308). Nueva York: Routledge.
- ATKINSON, Colin, Simon Mackenzie y Niall Hamilton-Smith (2017). *A systematic review of the effectiveness of asset-focused interventions against organised crime*. Glasgow: The Scottish Centre for Crime and Justice Research. Disponible en <https://tipg.link/lXp5>.
- BERKOWITZ, Roger (2005). *The gift of science: Leibniz and the modern legal tradition*. Cambridge: Harvard University Press.
- BITTNER, Egon (1990). *Aspects of police work*. Boston: Northeast University Press.
- BOLÍVAR, Daniela, Victoria Sánchez-Gómez y Marit De Haan (2024). «Uncovering justice interest of victims of serious crimes: A cross sectional study». *Victims & Offenders*, 19 (2): 137-159. DOI: [10.1080/15564886.2022.2067278](https://doi.org/10.1080/15564886.2022.2067278).
- CCJ, Council on Criminal Justice (2024). *Trends in motor vehicle theft: What you need to know*. Washington: Council on Criminal Justice. Disponible en <https://tipg.link/lXpI>.
- CLARKE, Ronald V. y Patricia M. Harris (1992). «Auto theft and its prevention». *Crime and Justice*, 16: 1-54. DOI: [10.1086/449203](https://doi.org/10.1086/449203).
- CONTRERAS PUELLES, Roberto (2015). «Actuaciones autónomas de las policías, reguladas por instrucciones generales del Ministerio Público como fuente normativa». *Revista de Ciencias Penales*, 42 (1), 277-292. Disponible en <https://tipg.link/lXpQ>.
- FASSIN, Didier (2017). *Punir. Une passion contemporaine*. París: Seuil.
- FEELEY, Malcolm M. (1992). *The process is the punishment: Handling cases in a lower criminal court*. Nueva York: Russell Sage.

- FELSON, Marcus y Ronald V. Clarke (1998). *Opportunity makes the thief: Practical theory for crime prevention*. Londres: Home Office. Disponible en <https://tipg.link/lXpX>.
- GARLAND, David (2001). *The culture of control: Crime and social orden in contemporary society*. Chicago: University of Chicago Press.
- GIMENO SENDRA, José Vicente (2016). «El principio de oportunidad y el Ministerio Fiscal». *Diario La Ley*, 8746: 1-14.
- GREENBERG, Jessica R. (2023). «Justice suspended: Rethinking institutions, regimentation, and channels from a human rights law perspective». *Linguistic Anthropology*, 34 (1): 45-65. DOI: [10.1111/jola.12415](https://doi.org/10.1111/jola.12415).
- HAGGERTY, Kevin, Aaron Doyle y Richard Ericson (2004). «The Police-insurance connection». *Criminal Justice Matters*, 58: 28-29. DOI: [10.1080/09627250408553243](https://doi.org/10.1080/09627250408553243).
- HARGREAVES, Marc, Vincent Harinam y Barak Ariel (2023). «Enhancing recovery rates for stolen vehicles: A solvability factors method». *Policing: A Journal of Policy and Practice*, 17: paaco72. DOI: [10.1093/police/paaco72](https://doi.org/10.1093/police/paaco72).
- HENRÍQUEZ, Sonia (2016). «Análisis forense de vehículos involucrados en hechos criminales (“portonazos”) para obtener perfiles genéticos útiles para la identificación humana». *Investigación Forense*, 5: 139-146. Disponible en <https://tipg.link/lXq5>.
- HETHERINGTON, Kregg (2008). «Populist transparency: The documentation of reality in rural Paraguay». *Journal of Legal Anthropology*, 1 (1): 45-69. Disponible en <https://tipg.link/nx6L>.
- JOHNSTONE, Gerry y Daniel W. Van Ness (2007). «The meaning of restorative justice». En Gerry Johnstone y Daniel W. Van Ness (editores), *Handbook of restorative justice* (pp. 5-24). Londres: Routledge.
- KING, Colin (2018). «Asset recovery: An overview». En Colin King, Clive Walker y Jimmy Gurulé (editores), *The Palgrave handbook of criminal and terrorism financing law* (pp. 377-397). Londres: Palgrave.
- KOHLER-HAUSMANN, Issa (2014). «Managerial justice and mass misdemeanors». *Stanford Law Review*, 66: 611-693. Disponible en <https://tipg.link/lXqG>.
- . (2018). *Misdemeanorland: Criminal courts and social control in an age of broken windows policing*. Princeton: Princeton University Press.
- MATURANA, Francisco, Mauricio Morales, Víctor Cobs-Muñoz y Johana Maldonado (2021). «Trends and evolution of automobile ownership in the municipalities of Chile». *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 13: e20210074. DOI: [10.1590/2175-3369.013.e20210074](https://doi.org/10.1590/2175-3369.013.e20210074).
- MAXFIELD, Michael G. (2004). «Introduction». En Michael G. Maxfield y Ronald V. Clarke (editores), *Understanding and preventing car theft* (pp. 1-24). Monsey: Criminal Justice Press. Disponible en <https://tipg.link/lXqb>.

- MENKEL-MEADOW, Carrie (2007). «Restorative justice: What is it and does it work?». *Annual Review of Law and Social Science*, 3: 161-187. Disponible en <https://tipg.link/lXqo>.
- MORALES PEILLARD, Ana María (2012). «La política criminal contemporánea: Influencia en Chile del discurso de la ley y el orden». *Política criminal*, 7 (13): 94-146. DOI: [10.4067/S0718-33992012000100003](https://doi.org/10.4067/S0718-33992012000100003).
- NORZA-CÉSPEDES, Ervyn, Yeison Andrés Duarte-Velásquez, Luisa Fernanda Castillo-Romero y Giovanny Aurelio Torres-Guzmán (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. Disponible en <https://tipg.link/lXqs>.
- OCDE, Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (2019). *Equal access to justice for inclusive growth: Putting people at the centre*. Nueva York: OECD Publishing. Disponible en <https://tipg.link/lXqy>.
- . (2021). *OECD framework and good practice principles for people centred justice*. Nueva York: OECD Publishing. Disponible en <https://tipg.link/lXr2>.
- POUND, Roscoe (1910). «Law in books and law in action». *American Law Review*, 44: 12-36.
- QUIROZ, Loreto (2022). «Linchamientos en Chile y Argentina: Una aproximación desde el quehacer de jueces, fiscales y defensores». *Oñati Socio-Legal Series*, 12 (2): 383-413. Disponible en <https://tipg.link/lXr7>.
- RILES, Annelise (2006). *Documents: Artifacts of modern knowledge*. Michigan: The University of Michigan Press.
- ROJAS CORRAL, Hugo y Alberto Pino Emhart (2023). «Sobre el efecto reparador de las sentencias civiles en casos de violaciones graves a los derechos humanos en Chile». *Atenea*, 528: 267-287. Disponible en <https://tipg.link/lXrE>.
- ROSAS ORTIZ, Patricio (2020). «De prófugos, controles identitarios y delitos connotados socialmente: Re-consideraciones inevitables en un re-diseño policial. Exacerbaciones en (des)tiempos de covid». *Revista Latinoamericana para la Integración Jurídica*, 3. Disponible en <https://tipg.link/lXrJ>.
- SIMON, Jonathan (2007). *Governing through crime: How the war on crime transformed american democracy and created a culture of fear*. Oxford: Oxford University Press.
- STAUFFER, Eric y Monica Bonfanti (2006). *Forensic investigation of stolen recovered and other crime related vehicles*. Amsterdam: Elsevier.
- SURESH, Mayur (2019). «The “Paper Case”: Evidence and narrative of a terrorism trial in Delhi». *Law & Society Review*, 53 (1): 173-201.
- UNODC, United Nations Office on Drugs and Crime (2006). *Manual sobre programas de justicia restaurativa*. Nueva York: United Nations Office on Drugs and Crime. Disponible en <https://tipg.link/lXrO>.

- . (2023). *People-Centred Crime Prevention and Criminal Justice Reform: Strengthening access to accountable, fair and humane justice for all*. Nueva York: United Nations Office on Drugs and Crime. Disponible en <https://tipg.link/lXrU>.
- URETA ICAZA, Sebastián (2009). «Manejando por Santiago. Explorando el uso de automóviles por parte de habitantes de bajos ingresos desde una óptica de movilidad sustentable». *Revista Eure*, 35 (105): 71-93. DOI: [10.4067/S0250-71612009000200004](https://doi.org/10.4067/S0250-71612009000200004).
- VÉLEZ MARTÍNEZ, Marcelo (2022). «Fundamentación del *ius puniendi* en materia de derecho administrativo sancionador y su diferencia con respecto al ámbito penal: Un análisis jurisprudencial y comparado». *Revista de Derecho Público*, 97: 105-122. DOI: [10.5354/o719-5249.2022.69187](https://doi.org/10.5354/o719-5249.2022.69187).
- WACQUANT, Loïc (2009). *Punishing the poor: The neoliberal government of social insecurity*. Durham: Duke University Press.
- WALLER, Irvin (2006). *Less law, more order: The truth about reducing crime*. Westport: Praeger.
- . (2019). *Science and secrets of ending violent crime*. Lanham: Rowman & Littlefield.
- YIN, Robert K. (2002). *Case study research: Design and methods*. Thousand Oaks: Sage.
- ZAFFARONI, Eugenio Raúl (2012). *La cuestión criminal*. Buenos Aires: Planeta.

Sobre los autores

JAVIERA ARAYA MORENO es investigadora posdoctoral de la Facultad de Derecho de la Université de Sherbrooke, Canadá. Su correo electrónico es javieraraya-moreno@usherbrooke.ca.  <https://orcid.org/0000-0002-6863-6211>.

ROBERTO CONTRERAS PUELLES es profesor asistente del Departamento de Enseñanza Clínica de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile. Su correo electrónico es rcontrerasp@derecho.uchile.cl.  [0000-0003-1687-6034](https://orcid.org/0000-0003-1687-6034).

PATRICIO ROSAS ORTIZ es profesor asociado del Departamento de Ciencias Penales de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile. Su correo electrónico es prosas@derecho.uchile.cl.  [0000-0002-5340-6499](https://orcid.org/0000-0002-5340-6499).

REVISTA DE ESTUDIOS DE LA JUSTICIA

La *Revista de Estudios de la Justicia*, fundada en 2002, fue editada inicialmente por el Centro de Estudios de la Justicia hasta 2017. A partir de 2018, su gestión y edición están a cargo del Departamento de Ciencias Penales de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile. Con el propósito de enriquecer el debate jurídico desde perspectivas teóricas y empíricas, la revista ofrece un espacio para difundir el trabajo de académicos de nuestra Facultad, así como de otras casas de estudio nacionales y extranjeras. La *Revista de Estudios de la Justicia* privilegia la publicación de trabajos originales e inéditos sobre temas de interés para las ciencias jurídicas, en cualquiera de sus disciplinas y ciencias afines, con énfasis en investigaciones relacionadas con reformas a la justicia.

DIRECTOR

Álvaro Castro

(acastro@derecho.uchile.cl)

SITIO WEB

rej.uchile.cl

CORREO ELECTRÓNICO

rej@derecho.uchile.cl

LICENCIA DE ESTE ARTÍCULO

Creative Commons Atribución Compartir Igual 4.0 Internacional



La edición de textos, el diseño editorial
y la conversión a formatos electrónicos de este artículo
estuvieron a cargo de Tipográfica
(www.tipografica.io)