LITORALPRESS

Fecha: 15-02-2026
Medio: La Tercera
Supl. : La Tercera
Tipo: Noticia general
Título: **La década de las encerronas**

Pág. : 22
Cm2: 765,1
VPE: $ 7.612.195

Tiraje: 78.224
Lectoría: 253.149
Favorabilidad: No Definida

# La década de las encerronas

**Las autopistas de la capital conocieron los robos con violencia e intimidación a vehículos en 2017. En estos nueve años las encerronas se han movido de un punto de Santiago a otro y, también, han mejorado las herramientas del Estado para perseguirlas. No es el único cambio. El reciente registro viralizado de un intento en Quilicura muestra que los conductores ya se están defendiendo a través de embestidas.**

*Por* ***Catalina Aliste y Felipe Rivera***

Frente a un paso peatonal, Mónica Lasserre (66) redujo la velocidad hasta casi detenerse. Eran cerca de las 22.15 del 12 de abril de 2024 y avanzaba por Av. Américo Vespucio en dirección a la Rotonda Quilín. En esa intersección, un auto se cruzó de golpe. Cuatro sujetos descendieron.

En menos de un minuto, dos pistolas apuntaban hacia el interior del Mazda CX-3: una por el parabrisas, otra por el lado del copiloto.

Su reacción fue automática: activar el seguro, levantar las manos y mirar por el retrovisor. Buscaba a su nieto de nueve años, que iba atrás, agachado en el piso. Solo pidió una cosa: que la dejaran sacarlo. Cuando el niño estuvo fuera del vehículo, se abrazaron. Cinco minutos después estaban solos en la autopista, sin llaves ni teléfonos, todavía temblando.

–No me gustaría volver a vivirlo, pero una nunca está segura de nada –afirma.

Lo que vivió Lasserre no le era ajeno. "Se veía todos los días en la tele", indica. Desde al menos 2017 comenzó a instalarse en Chile el fenómeno de las "encerronas", delito tipificado como robo con violencia o intimidación de vehículos.

El informe de 2019 de la Policía de Investigaciones (PDI), titulado "Robo de vehículos en base a la intimidación o violencia de personas", indica que, al necesitar la llave original para poner en marcha los vehículos, las bandas comenzaron a intimidar a los conductores. Así emergieron con mayor fuerza los llamados "portonazos" y, posteriormente, las "encerronas": formas de apropiarse del automóvil sin dañarlo y mantenerlo disponible para su reventa.

"Es un fenómeno relacionado con la evolución de la tecnología en los vehículos. A través del robo con intimidación evitan hacerle daño al coche y así no presenta rasgos de haber sido robado", explicaba la entonces fiscal Sur especializada en este delito, Paulina Brito, a La Tercera en 2019.

La PDI identifica tres modalidades principales: portonazos, abordajes y encerronas. El portonazo ya no se limita al ingreso a una vivienda; también ocurre cuando el vehículo se detiene en la vía pública. En el abordaje, delincuentes corren desde un automóvil para robar en la vía pública. Y la encerrona, en cambio, se ejecuta principalmente en autopistas o calles urbanas con espacios reducidos, donde la víctima no tiene posibilidad de huir.

Para la académica de la UC Patricia Galilea, ingeniera civil industrial con mención en transporte, el diseño de las autopistas también incide. "Son lugares donde hay poco espacio para escapar. Los virajes están pensados para que ingrese un vehículo a la vez. Se aprovechan de eso", explica. La infraestructura, diseñada para ordenar el flujo, puede transformarse en un embudo perfecto para bloquear.

El fiscal de Maipú, Francisco Loyola, indica que en sus primeros años las bandas detrás de estos delitos eran mayoritariamente grupos poco estructurados, integrados por jóvenes de entre 15 y 20 años que actuaban los fines de semana y en la madrugada. "Roban todo tipo de vehículos", señala.

Con el paso del tiempo, el fenómeno se profesionalizó. "Posteriormente se observa mayor planificación: utilización de vehículos clonados o robados previamente, coordinación por redes sociales, segmentación de roles", explica el exfiscal Luis Toledo.

Las cifras reflejan esa expansión. En 2018 se registraron 24.286 robos de vehículos motorizados, y solo en el primer semestre de 2019 ya se contabilizaban 11.477. En sus inicios, desde la PDI sostenían que se trataba de un fenómeno particular del país. "Tenemos contacto con Interpol y con diferentes policías, y no hemos detectado que sea un fenómeno que haya estado en otros países", afirmó entonces el subprefecto Óscar Bakovic a El País.

Ante el aumento, en 2019 la Subsecretaría de Prevención del Delito informó la creación de la primera mesa de trabajo que convocó tanto al Ministerio Público, Carabineros, PDI y las concesionarias de autopistas. "Lo primero que hicimos fue levantar los puntos y horarios en que ocurrían mayoritariamente. Todas las semanas hacíamos un plan, y en base a eso se planificaba la siguiente", señala Katherine Martorell, exsubsecretaria de Prevención del Delito en ese año.

En paralelo, la recomendación reiterada en matinales y noticieros era clara: no oponer resistencia. "Si portan armas pueden hacer uso del armamento (...). La recomendación, en general, es no oponer resistencia ante un robo con intimidación", señalaban expertos en televisión.

Exactamente lo que había hecho Lasserre.

En 2021, el fenómeno mostró su peor cara: dejó una fallecida. Tamara Moya, de cinco años, murió tras un portonazo ocurrido en la calle Pedro Fontova, en Huechuraba. Iba junto a su madre en el auto cuando dos delincuentes las interceptaron y dispararon. La niña alcanzó a quejarse. La bala le atravesó el abdomen. Minutos antes, según relataría después su familia, iba cantando en su silla.

El caso marcó un punto de quiebre. Cuando comenzó el juicio de los involucrados, el padre de la niña señaló en televisión: "Así como se creían tan choros para andar asaltando mujeres, sean hombrecitos y admitan lo que hicieron".

A tres meses del hecho, el gobierno de Sebastián Piñera lanzó el Plan Antiencerronas y Antiportonazos. La estrategia combinó medidas operativas y tecnológicas: refuerzo policial en puntos críticos de la Región Metropolitana, instalación de pórticos lectores de patentes para interceptar rutas de escape y mejoras urbanas, como mayor iluminación,

LITORALPRESS

Fecha: 15-02-2026
Medio: La Tercera
Supl. : La Tercera
Tipo: Noticia general
Título: **La década de las encerronas**

Pág. : 23
Cm2: 792,2
VPE: $ 7.881.219

Tiraje: 78.224
Lectoría: 253.149
Favorabilidad: No Definida

poda y despeje de zonas con alta incidencia delictual.

Un año después de la muerte de la menor se aprobó la Ley Tamara para reforzar la protección penal a la infancia y personas con discapacidad frente a homicidios, violación y secuestros.

### Una cadena de responsabilidades

En 2022 se presentó la primera acción judicial colectiva contra la concesionaria Vespucio Norte, donde hay al menos tres enlaces identificados por PDI como peligrosos. La demanda reúne a más de 15 víctimas de encerronas ocurridas en la autopista. El abogado Sebastián Orellana ha llevado la querella desde entonces. Dice que ya ha recopilado más de 100 testimonios de conductores asaltados en tramos similares.

La justificación de la demanda presentada por Orellana se ampara en la denominada Ley de concesiones, que establece condiciones mínimas para entregar el servicio: "Se concesionaron las autopistas para que se entregara un servicio con estándares elevados de rapidez y seguridad, cuestión que evidentemente no se cumple".

Orellana señala que el foco de atención se movió a las autopistas porque para las víctimas es "la última carta que les queda para que sean reparados y que a raíz de estas condenas las autopistas se vean obligadas a implementar las medidas de seguridad que debieron implementar hace años".

Desde Vespucio Norte y la Autopista Central señalaron que la seguridad pública y la persecución del delito corresponden a las autoridades competentes –policías y fiscalías– y que, en ese marco, colaboran activamente, poniendo a disposición registros de tránsito y grabaciones de cámaras, más allá de lo exigido por el contrato de concesión.

La Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública declinó referirse al tema.

Los mapas policiales muestran que el fenómeno no ha sido estático. Un análisis de la PDI detectó que en 2022 las zonas más críticas se concentraban en el centro de Santiago, especialmente en la Ruta 5 con Costanera Norte.

Dos años después, el foco se movió hacia el sector suroriente. PDI identificó que en 2024 las comunas de Macul, La Florida y Peñalolén fueron las que concentraron más encerronas y portonazos, respectivamente.

"Hay un desplazamiento hacia los nudos que conectan con sectores residenciales de mayor nivel económico", explica Paulo Contreras, exoficial de la PDI y consultor en crimen organizado, amenazas y riesgos emergentes.

En paralelo, la policía civil comenzó a articularse. En septiembre de 2024, la PDI creó la Fuerza de Tarea Encerronas, Portonazos y Abordajes (EPA). El subcomisario de la unidad, Joan Meza, recuerda que la institución reunió a todas las unidades de especialistas en robo para trabajar exclusivamente en las encerronas. Según recuerda, tras la pandemia, "hubo un aumento de este delito, tanto en cantidad como en lo violento que están siendo los delincuentes para operar".

El trabajo de la unidad se concentró en la identificación de las bandas, los sectores donde cometían el ilícito, su estructura y aquellos comercios que se beneficiaban. "Si no existe un comercio, si no existe una necesidad de adquirir vehículos robados, se va a desincentivar la comisión de encerronas", explica Meza.

Y la unidad empezó a dar resultados.

Tras un juicio oral de 15 días, un trabajo en conjunto con la Fiscalía Metropolitana Occidente logró la condena de una banda –integrada por adultos y menores– dedicada a cometer encerronas en esa comuna.

El tribunal acreditó al menos 10 asaltos violentos en la vía pública y, en tres de los casos, un robo con homicidio ocurrido en octubre de 2024, cuando un adulto mayor fue atropellado con su propio vehículo tras el asalto. Las penas sumaron condenas que alcanzaron el presidio perpetuo para los adultos y cerca de 30 años en régimen cerrado para los menores.

El fiscal de Maipú, Francisco Loyola, comenta que, tras la condena, las encerronas en la zona disminuyeron: "No a cero, pero bajaron considerablemente. Estos sujetos cometían a lo menos tres encerronas por día".

### El hastío

El 26 de enero pasado, Rocío Keller (36) regresaba desde la playa Los Molles junto a su esposo y su hijo de cuatro años. Eran pasadas las 2.00 y la Ruta 5 Norte avanzaba a paso lento, por el taco de vuelta a Santiago. Ella iba durmiendo en el asiento del copiloto, hasta que un frenazo brusco la despertó. Al mismo tiempo, sintió la mano de su marido apretándole el brazo. "Entendí inmediatamente lo que iba a pasar", dice. Iban a sufrir una encerrona.

La experiencia de Keller ocurre, sin embargo, en un momento en que las cifras oficiales muestran una baja.

Según datos del Ministerio de Seguridad Pública, en 2025 las encerronas disminuyeron un 21,8% respecto de 2024 –de 10.495 a 8.202 casos–, resultado que la autoridad atribuye a la coordinación policial y al Plan Antiencerronas en la Región Metropolitana, donde la caída fue de 20,5%.

Pese a esa tendencia, el delito volvió al centro de la discusión tras la encerrona que sufrió Max (32) –quien pidió resguardo de su identidad– en el enlace que conecta la Ruta 5 con Vespucio Norte, en Quilicura, luego de una jornada de compras en el Outlet Buenaventura.

"Dicen que esta pasada es peligrosa...", alcanzó a decir su pareja antes de que un Audi los interceptara. Dos sujetos descendieron: uno por la izquierda, con un arma que alcanzó a percutar; otro por la derecha. Aceleró y, al ver un espacio, embistió al que se aproximaba para escapar. "Tengo que arrancar", recuerda haber pensado. Al día siguiente, el registro de su cámara ya circulaba masivamente en redes sociales.

Allí, la reacción fue distinta. Muchos celebraron la embestida. "Qué feliz nos hace ver estos videos, de gente buena dándole su merecido a gente mala", se leía en los comentarios.

"Hay una predisposición a que si me pasa esto, haré esto. La persona se ha planteado el escenario, se ha planteado cómo actuar. La gente está cansada, y como me puede ocurrir en cualquier momento a mí, me preparo", explica el sociólogo de la Universidad Andrés Bello Mauro Basaure.

Aunque fue aplaudido en redes sociales, expertos en seguridad advierten que no es recomendable actuar por cuenta propia. Paulo Contreras, ex PDI y consultor, sostiene que el riesgo de una bala es evidente: "Debemos aceptar que estos grupos criminales, los que los integran, operan armamento", asegura.

Pero fuera de la pantalla, las consecuencias son menos épicas. Tras el asalto, tanto él como su pareja quedaron con secuelas. Ella inició tratamiento psicológico; él aún evalúa hacerlo. "Pasar por ahí genera harta ansiedad. Manejar ha sido un tema. De hecho, no he manejado. Hay una resistencia a volver a hacerlo", admite él.

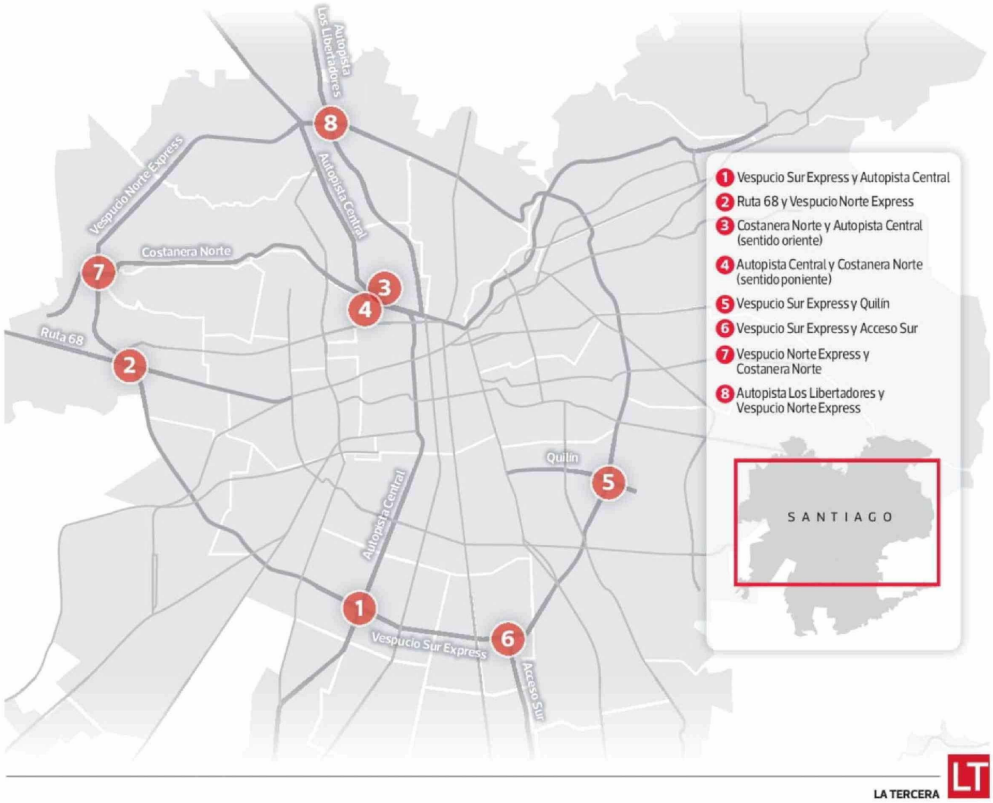
La misma mañana en que el video de Max se hizo viral en redes sociales, Keller había revisado su celular luego de despertar. En ese momento se encontró con el video y recordó lo vivido. "Lo vi en cámara lenta, cuadro a cuadro, (...) fue revivir exactamente lo mismo que nos pasó a nosotros".

Algo en su forma de reaccionar la sorprendió. "Me perturbó mucho haber visto el video del atropello y sentirme en paz, te juro que me perturbó mucho", cuenta.

La rabia acumulada frente a las encerronas está empujando a que más conductores comiencen a considerar embestir en lugar de entregar el auto. "Sí, se está haciendo más común", admite el fiscal Loyola.

El video también llegó a Mónica Lasserre. Hoy maneja tensa, siempre entre 100 y 120 kilómetros por hora, y cada vez que se le cruza un auto, admite, su corazón se para.

Eso sí, dice, hay algo en ella que cambió: "Si yo me encuentro de nuevo en esta situación, acelero".




LA TERCERA