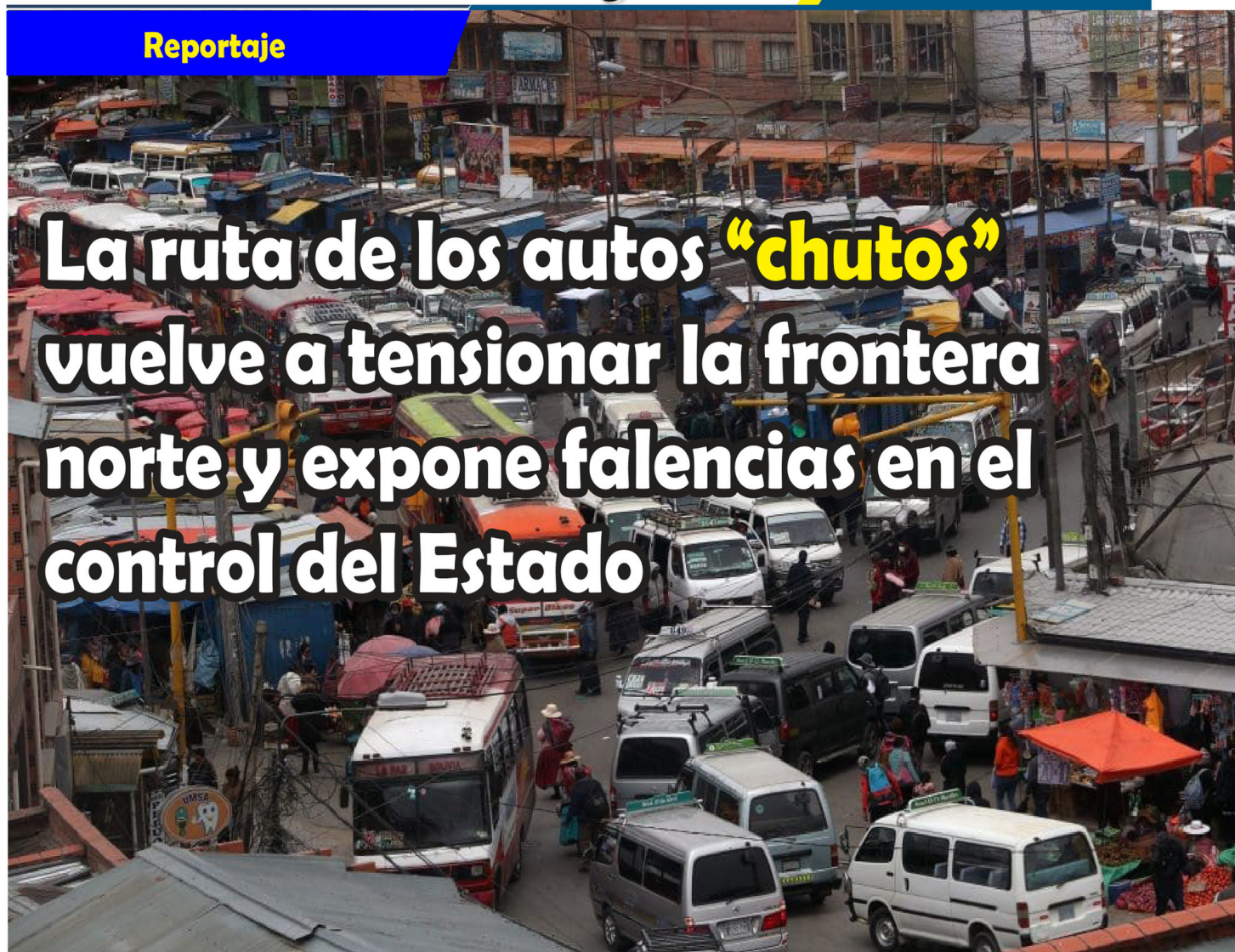




Reportaje

La ruta de los autos “chutos” vuelve a tensionar la frontera norte y expone falencias en el control del Estado



La frontera entre Chile y Bolivia vuelve a quedar bajo la lupa a partir de antecedentes publicados por otros medios de comunicación, que dan cuenta de un circuito persistente de traslado irregular de vehículos desde la Zona Franca de Iquique hasta pasos no habilitados en la comuna de Colchane. Se trata de una práctica conocida hace años en la región de Tarapacá, pero que pese a las denuncias públicas, a las advertencias de gremios y a la intervención de distintas instituciones, sigue sin encontrar un freno definitivo. De acuerdo con la investigación difundida por BBCL Investiga, el negocio ilegal no sólo involucra el transporte y acopio de automóviles, sino también la participación de redes logísticas instaladas en la propia zona fronteriza. Según esos

Antecedentes recientemente publicados en Radio BíoBío.Cl (BBCL) reabren el debate sobre el contrabando de vehículos desde la Zona Franca de Iquique hacia Bolivia, un fenómeno conocido en Tarapacá que sigue mostrando vacíos de fiscalización y coordinación institucional.

antecedentes, en algunos casos existen personas del sector que disponen de camiones, terrenos de resguardo y apoyo para completar el traslado de vehículos que posteriormente son sacados de Chile por rutas clandestinas hacia Bolivia. La publicación da cuenta de una modalidad que parte en Iquique, específicamente en la Zona Franca, donde compradores adquieren lotes de vehículos bajo regímenes tributarios y aduaneros especiales. Según lo informado por ese medio, muchos de esos automóviles corresponden a unidades usadas importadas desde mercados asiáticos, particularmente Japón y Corea del Sur, lo que impide su circulación

regular por territorio nacional debido a que cuentan con volante a la derecha y no cumplen con las condiciones para circular libremente en Chile. Ese factor obliga a que su salida desde el recinto franco se realice sobre camiones cigüeña, en una operación que, desde el punto de vista documental, puede aparecer ajustada a la normativa aduanera vigente. Conforme a lo informado por la investigación, los vehículos son trasladados formalmente hasta puntos de la zona de extensión aduanera, incluyendo sectores cercanos a Pisiga Centro y Pisiga Choque, en las inmediaciones de Colchane. El problema, según los antecedentes

expuestos, se produce después, cuando los autos son descargados en territorio chileno y quedan a la espera de ser cruzados ilegalmente hacia Bolivia aprovechando descuidos o ausencia de vigilancia. El caso no sólo evidencia una cadena de transporte y resguardo, sino también un mecanismo que se habría naturalizado en la frontera. Según antecedentes publicados por BBCL Investiga, durante patrullajes en la zona fue posible constatar que la mayor parte de estas maniobras ocurriría de noche, cuando los vehículos son bajados y luego movilizadas por pasos no habilitados con el fin de evitar controles. Se trataría de una operación repetida,

conocida en la macrozona y favorecida por las enormes dificultades geográficas y logísticas que impone la frontera altiplánica. En esa línea, el capitán de Carabineros Hans Burdiles, citado en dicha investigación, advirtió que muchos de estos vehículos no tienen patente chilena, no están inscritos para circular dentro del país y sólo son transportados desde el puerto o desde la zona franca hacia puntos cercanos a la frontera. De acuerdo con sus declaraciones, el momento más crítico ocurre una vez que esos automóviles son descargados, ya que allí quedarían expuestos a ser retirados por los denominados “chuteros”, quienes los internan en

Miércoles 18 de Marzo de 2026

Bolivia por rutas irregulares, muchas veces durante la noche y sin iluminación.

EL FENÓMENO NO ES NUEVO

Según cifras de la Cámara Automotor Boliviana, citadas por diversos medios y recuperadas en esta investigación, entre 2013 y 2024 habrían ingresado más de 1 millón 280 mil vehículos "chutos" desde Chile hacia Bolivia. Esa cifra, según se ha precisado, no incluye automóviles robados en territorio chileno, sino unidades introducidas mediante contrabando. El volumen da cuenta de un mercado extendido y sostenido en el tiempo, cuya magnitud excede con creces la idea de hechos aislados o episodios marginales.

El tema también ha tenido impacto político al otro lado de la frontera. Conforme a lo informado por medios bolivianos y recogido por la investigación de BBCL, durante septiembre de 2025 el entonces candidato presidencial y hoy mandatario de Bolivia, Rodrigo Paz Pereira, abrió una fuerte controversia tras plantear la posibilidad de regularizar vehículos ingresados ilegalmente. Sus declaraciones generaron rechazo en sectores formales de la economía boliviana, especialmente en la Cámara Automotor de ese país, que advirtió sobre el riesgo de incentivar el contrabando, afectar la inversión formal y debilitar el Estado de Derecho.

La preocupación boliviana coincide con un problema que en Tarapacá se conoce desde hace años. En la práctica, la región aparece como un punto de salida de vehículos cuya compra puede tener apariencia legal en el sistema franco, pero cuyo destino final termina

desviado por redes irregulares que aprovechan zonas vulnerables de la frontera. Esa tensión ha sido uno de los puntos más sensibles del debate regional sobre seguridad, control territorial y uso efectivo de las herramientas del Estado.

Consultada por el medio que dio a conocer la investigación, Zofri sostuvo que el comercio automotriz dentro del sistema franco se desarrolla bajo normas reguladas y con documentación supervisada por el Servicio Nacional de Aduanas. En esa línea, remarcó que las operaciones de salida del recinto deben ajustarse a regímenes autorizados y a controles establecidos en puntos habilitados. Además, precisó que el uso de camiones cigüeña corresponde, por sí mismo, a una práctica logística normal en este tipo de actividad comercial.

Sin embargo, la administración de la zona franca también subrayó un punto clave: una vez que la mercancía sale del recinto conforme a la documentación visada, la fiscalización territorial posterior y el control de eventuales cruces irregulares quedan en manos de los organismos estatales con competencia en materia aduanera, policial y fronteriza. Con ello, la empresa administradora fija una línea divisoria entre el cumplimiento documental interno y el control del destino final de los

vehículos fuera del recinto.

Desde Aduanas, en tanto, se explicó —según la información publicada por BBCL Investig— que el contrabando de vehículos hacia Bolivia se produce a través de pasos fronterizos no habilitados, donde la seguridad recae en las Fuerzas Armadas y policías, en coordinación con otros organismos. El servicio agregó que su rol se expresa principalmente en la presentación de querellas por contrabando cuando Carabineros detecta este tipo de procedimientos y los pone en conocimiento de la autoridad correspondiente.

En esa línea, Aduanas informó que durante 2025 presentó 16 querellas criminales en la región de Tarapacá por delitos asociados a este fenómeno, luego de ser notificada de 25 intentos de sacar vehículos por rutas no habilitadas. En lo que va de 2026, según esos mismos antecedentes, ya habrían sido informados 18 casos frustrados y se han interpuesto ocho querellas. Las cifras muestran una acción institucional concreta, pero al mismo tiempo sugieren que el fenómeno continúa activo y lejos de desaparecer.

Otro de los puntos sensibles que deja esta investigación es la forma en que el fenómeno estaría siendo abordado por el Ministerio Público. De acuerdo con lo informado por el citado medio, no

Reportaje



existiría una gran causa unificada para perseguir penalmente esta estructura, sino un tratamiento caso a caso. Ese detalle no es menor, porque instala la interrogante sobre si un fenómeno de esta magnitud está siendo enfrentado con una lógica fragmentada, pese a que sus características podrían sugerir la existencia de redes, patrones y actores permanentes.

EN LA REGIÓN

En Tarapacá, donde el debate sobre seguridad fronteriza se ha intensificado en los últimos años, este tipo de antecedentes vuelve a remecer una preocupación de fondo: el desfase entre el conocimiento público del problema y la capacidad efectiva del Estado para contenerlo. Lo que aparece descrito no es un episodio oculto ni una práctica marginal, sino una cadena que, según la

investigación periodística, ha operado durante años con conocimiento social, comentarios en terreno y señales visibles para quienes conocen la ruta entre Iquique y Colchane.

La dimensión regional del caso es especialmente delicada. La Zona Franca es uno de los motores económicos de Iquique y un espacio estratégico para el comercio del norte. Por lo mismo, cualquier antecedente que vincule operaciones legales con desvíos ilegales posteriores golpea no sólo la discusión sobre seguridad, sino también la imagen institucional de uno de los principales polos comerciales del país. La clave, en consecuencia, no parece estar en deslegitimar el sistema franco, sino en reforzar los mecanismos que impidan que mercaderías con salida documentada terminen nutriendo circuitos ilícitos.

También hay un elemento social que no puede ser ignorado. Según antecedentes publicados por otros medios, en la zona fronteriza habría habitantes que arriendan espacios para guardar vehículos o participan en fases logísticas del proceso. Aunque esas versiones deben ser tratadas con prudencia y con atribución, revelan una posible inserción territorial

del fenómeno, donde la ilegalidad no opera sólo desde fuera, sino que se entrelaza con economías locales precarias, vacíos de fiscalización y redes de oportunidad.

El desafío, por tanto, no es exclusivamente policial. Requiere inteligencia, coordinación institucional, trazabilidad real de las cargas, control efectivo en rutas críticas y una mirada más profunda sobre las economías ilegales que se instalan en la frontera. A ello se suma la necesidad de una cooperación más firme entre Chile y Bolivia para enfrentar un circuito que impacta a ambos países, distorsiona mercados y erosiona la autoridad estatal en territorios históricamente sensibles.

Lo que muestran los antecedentes publicados por otros medios es que la ruta de los autos "chutos" no es un rumor ni una denuncia aislada. Es una trama persistente que conecta comercio, vacío de control, geografía extrema y aprovechamiento del margen fronterizo. Y en esa combinación, Tarapacá vuelve a quedar en el centro de una discusión que hace tiempo dejó de ser sólo aduanera para convertirse en un problema de seguridad pública, institucionalidad y soberanía territorial.

