



## Crónica



# Volcamiento paralizó ruta a Colchane y vuelve a desnudar la fragilidad de la 15-CH

El corte total de la carretera internacional por un camión volcado obligó a suspender el tránsito y afectó la operación del Complejo Fronterizo, en un nuevo episodio que expone la vulnerabilidad de una vía clave para la seguridad, la carga y la conexión con Bolivia.

La Ruta 15-CH volvió a quedar atrapada en su peor imagen: una carretera internacional bloqueada, tránsito suspendido, buses detenidos, carga paralizada y una frontera funcionando al ritmo de una emergencia vial. Ayer sábado, la Delegación Presidencial Provincial del Tamarugal informó que la vía Huara-Colchane fue habilitada nuevamente en ambos sentidos, luego del volcamiento de un camión en el kilómetro 94,400, accidente que obligó a interrumpir completamente la circulación y a restringir temporalmente la operación del Complejo Fronterizo de Colchane.

La reposición del tránsito permitió recuperar la normalidad formal, pero no despejó la señal de fondo: la ruta internacional más sensible del Tamarugal sigue mostrando un nivel de fragilidad incompatible con su importancia estratégica. No se trata de una carretera secundaria ni de un camino rural cualquiera. La Ruta 15-CH es el acceso chileno al paso de Colchane, un corredor de conexión con Bolivia habilitado para todo tipo de vehículos y emplazado en una zona de alta complejidad geográfica, climática y logística. Cuando esa vía cae, no solo cae un tramo de asfalto: se tensa el movimiento de personas, el transporte de carga y la continuidad operativa de una frontera completa.

El mensaje difundido por la Delegación fue claro al señalar que la ruta ya estaba habilitada para el tránsito en ambos sentidos y que el complejo fronterizo retomaba su funcionamiento con normalidad para vehículos livianos, buses y camiones provenientes de Bolivia. Pero esa normalización, aunque necesaria, no puede venderse como triunfo. Lo mínimo esperable en una ruta internacional es precisamente que permanezca operativa, segura y resistente frente a contingencias previsibles. Cuando un solo volcamiento tiene capacidad de bloquear por completo el corredor, lo que queda en evidencia no es solo la magnitud del accidente, sino la estrechez del margen de respuesta de toda la infraestructura asociada.

La postal es preocupante por sí sola. Un camión volcado en plena 15-CH bastó para detener el flujo entre Huara y Colchane y obligó a los equipos de emergencia a concentrarse en despejar la vía para restablecer la circulación. En cualquier carretera esto



sería grave. En una ruta internacional, es todavía peor. Aquí no se interrumpe únicamente el viaje de un conductor o el recorrido de un bus: se afecta una arteria por donde se mueve carga pesada, pasajeros, control fronterizo y buena parte de la conectividad terrestre entre Chile y Bolivia en la zona norte.

Es ese el verdadero problema de la 15-CH: su condición crítica parece haberse vuelto normal. Cada cierre se comunica como contingencia; cada reapertura se celebra como alivio; y entre medio persiste una ruta que continúa operando bajo presión, expuesta a accidentes de alto impacto en una zona donde la altura, la distancia, el clima y el tránsito pesado aumentan cada

riesgo. La Aduana de Chile describe el paso Colchane como una zona primaria avanzada a gran altitud, mientras el propio sitio oficial de Pasos Fronterizos confirma que se trata de un complejo habilitado para todo tipo de vehículos. Es decir, el Estado sabe perfectamente que está frente a un corredor exigente y de alto valor estratégico.

Por eso el nuevo accidente no debiera quedar reducido a una simple actualización de tránsito en redes sociales. Lo ocurrido vuelve a instalar una discusión más incómoda: cuánto resiste realmente esta carretera y cuánto se ha naturalizado que una ruta clave del norte quede a merced de un siniestro vial para entrar en modo

crisis. En el papel, la vía está habilitada. En la práctica, cada episodio demuestra que la conectividad internacional sigue dependiendo de una estabilidad demasiado frágil para la magnitud del flujo que soporta.

Más aún, el caso deja al descubierto una debilidad estructural en la lógica de seguridad territorial. La frontera no se resguarda solo con controles migratorios o con discursos sobre soberanía. También se protege con caminos confiables, capacidad de reacción, rutas despejadas y continuidad operacional. Cuando el acceso principal a un complejo fronterizo puede quedar interrumpido por horas a causa de un volcamiento, el problema deja de ser solo vial y pasa a ser también un asunto de seguridad pública, logística y presencia efectiva del Estado en la frontera interior.

En Tarapacá, donde la discusión sobre frontera, contrabando, transporte internacional y control territorial ha sido permanente, la Ruta 15-CH no admite más lecturas complacientes. Cada accidente que la paraliza confirma que no basta con reaccionar cuando ya hay corte de camino, congestión o suspensión de servicios. Lo que se requiere es una mirada más dura, más realista y menos burocrática sobre una vía que conecta una de las zonas más delicadas del país. La reapertura de ayer evitó una prolongación del problema, pero no resolvió el problema mismo.

El cierre crítico es inevitable: la 15-CH sigue funcionando como una ruta internacional de enorme importancia, pero con una vulnerabilidad que hace rato dejó de ser aceptable. Y eso ya no puede maquillarse con comunicados de normalización. Si una carretera esencial para la frontera con Bolivia continúa expuesta a bloqueos totales por accidentes de carga, entonces el Estado no está llegando tarde a la emergencia: está llegando tarde al diagnóstico. Porque en una zona donde la conectividad define seguridad, comercio y soberanía, una ruta que se corta con esta facilidad no es solo una ruta riesgosa. Es una advertencia permanente de abandono.