

Fecha: 04-04-2026
 Medio: El Mercurio
 Supl.: El Mercurio - Cuerpo C
 Tipo: Noticia general
 Título: La “compleja situación” en la segunda línea de control de la frontera norte

Pág.: 5
 Cm2: 401,3
 VPE: \$ 5.272.069

Tiraje: 126.654
 Lectoría: 320.543
 Favorabilidad: ☐ No Definida

Carretera cercana a la bifrontera con Perú y Bolivia, que se interna en el altiplano: La “compleja situación” en la segunda línea de control de la frontera norte

En paralelo al inicio de la construcción de zanjas y muros para contener el crimen organizado y la migración irregular, la Ruta 11-CH se ha consolidado como una zona crítica.

MARIO ROJAS MARTÍNEZ

Más de 192 kilómetros tiene la carretera 11-CH, que une Arica y Bolivia. Comienza en una rotonda ubicada en la Ruta 5, a medio camino entre esa ciudad y el límite con Perú. Desde ahí, hacia el este, atraviesa el valle agrícola de Lluta y luego se interna por el desierto para empalmar con la altiplánica provincia de Parinacota, específicamente, con la comuna de Putre, el parque nacional Lauca, el lago Chungará y el paso del mismo nombre, junto a la frontera con Bolivia.

En menos de 100 kilómetros se pasa de cero a tres mil metros sobre el nivel del mar, para llegar a casi 4.700. Asimismo, es paralela al tramo chileno del ferrocarril Arica-La Paz y el límite con Perú.

Tiene extensos tramos sin señal de telefonía celular y no hay benzineras. Los principales usuarios, de acuerdo con estadísticas aduaneras y del MOP, son camioneros bolivianos en tránsito entre ese país y el puerto ariqueño y otro recinto de manejo de hidrocarburos también ubicado en esa comuna. Es frecuente que el flujo diario por la vía supere los 200 vehículos de carga de ese tipo.

Carabineros indicó que la vía es parte fundamental de la “segunda línea de control” en el resguardo de la soberanía nacional y del combate al crimen organizado, delitos transnacionales y migración irregular.

Sin embargo, en ese entorno, donde el único centro urbano cercano es Arica, según registros de ambas policías, han ocurrido ilícitos



MEJORAS.— Las principales demandas de municipios y organizaciones sociales son mantener en buen estado la ruta, instalar inhibidores de velocidad, más controles policiales y trasladar cargas por la vía ferroviaria.

tos todas las semanas del año —según datos del Ministerio Público y municipalidades—, como tráfico de drogas y contrabandos, además de accidentes o derrames de productos altamente contaminantes, como combustibles, aceites, químicos, minerales y metales pesados.

A lo anterior se suman numerosas detecciones de autos robados para ser sacados de Chile por pasos no habilitados y controles carreteros a vehículos menores y camiones, donde se han descubierto conductores que llevan años como prófugos de la justicia o que no tienen licencia. También se han encontrado cargamentos de drogas, como ketamina y, reciente-

mente, animales vivos contrabandeados desde países vecinos, como gallos de pelea y truchas.

Son hallazgos que se han intensificado luego de que, hace menos de tres semanas, comenzara la construcción de zanjas y un muro adyacente junto al paso Chacalluta y el límite con Perú.

Alcohol, aludes y daño medioambiental

“Estamos viviendo una situación compleja. En lo que va del año, van 13 volcamientos de camiones y el impacto no es solo de lo que pueda causar en la ruta, también en lo que pasa en nuestras tierras, como lo que ocurrió

ESTE AÑO

Once camiones bolivianos se han accidentado y han registrado cuatro derrames grandes.

en el lago Chungará (derrame, a fines de noviembre pasado, de más de 20 mil litros de aceite de soya que aún no se retira en su totalidad)”, advirtió el delegado presidencial de la provincia de Parinacota, Sebastián Huerta.

En esa región se constituyó una inédita mesa de seguridad vial ante el aumento de accidentes de camiones en esa ruta.

La instancia entregó su primer diagnóstico: “Los accidentes responden a un problema multifactorial, donde destacan el excesivo consumo de alcohol —por parte de conductores—, el estado de la carretera —afectada por cortes generados por aludes en tramos de alta montaña, por ejemplo, entre las localidades de Socoroma y Putre— y el error humano”.

En tanto, organizaciones sociales y municipalidades exigen que la carretera esté en buen estado todo el año, inhibidores de velocidad, derivar cargas peligrosas a trenes y más controles policiales.

También hay un fuerte impacto por lluvias y nevadas del “invierno altiplánico” —entre diciembre y marzo—, que se extendieron a la primera semana de abril, con la suspensión del tránsito para todo tipo de vehículos entre Putre y el acceso al lago Chungará. Incluso fue cerrado el paso fronterizo del mismo nombre.