

C.A. de Concepción

xsr

Concepción, a veinticinco de enero de dos mil veintidós.

VISTO:

En estos autos Rol Corte 14.497-2021 comparece recurriendo de protección la abogada Violeta Macarena Campos Araya, en representación de la **Municipalidad de Chiguayante**, representada legalmente por su Alcalde titular don José Antonio Rivas Villalobos, todos domiciliados para estos efectos en calle Orozimbo Barbosa N°104, en la comuna de Chiguayante.

Dirige el recurso en contra de la **Empresa de los Ferrocarriles del Estado**, representada legalmente por su presidente, don Pedro Pablo Errázuriz Domínguez, o quien lo subrogue o reemplace, ambos domiciliados en Avenida Padre Hurtado 570, en Concepción.

El acto que denuncia arbitrario e ilegal y que sirve de fundamento al recurso es el incumplimiento por parte de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado de sus obligaciones reglamentarias y legales relativas al mantenimiento de las barreras instaladas en los cruces ferroviarios, generando como consecuencia de su negligencia y omisión en su actuar, una grave amenaza a la vida y a la salud de la comunidad de Chiguayante, al medioambiente y al entorno de esa comuna, vulnerando los números 1 y 8 del artículo 19 de la Constitución Política de la República.

Señala que el municipio deduce esta acción cautelar en virtud de la facultad que le confieren los artículos 3°, 4° letra b), i) y 28 de la Ley 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, para desplegar acciones de protección de la salud pública y del medio ambiente y la prevención de riesgos y la prestación de auxilio en situaciones de emergencia o catástrofes, en beneficio de la comunidad. Que actualmente, desde junio de 2021 han recepcionado múltiples denuncias de parte de vecinos de la comuna por el mal estado de las barreras de los cruces ferroviarios de Lonco, Santa Sofía y Porvenir, además de la falta en alguna de ellas de guardabarreras o guardavías, lo que dificulta y hace peligroso el tránsito por estos cruces. De todo lo dicho se ha emitido un informe realizado por la Dirección de Seguridad Ciudadana y Protección Civil.

Añade que la existencia de estas barreras que alertan del paso del tren, produce una falsa percepción de certidumbre y ocasiona múltiples molestias, como ser la congestión vehicular y la contaminación acústica.

Respecto del mal funcionamiento de las barreras de los cruces ferroviarios, dice que ellas o quedan abajo por tiempo extendido luego del paso del tren, o no bajan a pesar del paso del mismo o bajan repentinamente sin que se avvicine el tren.

Relativamente a la falta de un guardabarreras en los cruces, dice que la Municipalidad de Chiguayante, a través del oficio N° 420 de la Dirección de Tránsito, de 31 de agosto de 2021, solicitó a Fesur que la declaración de



emergencia del Cruce del sector Lonco se extienda hasta el 31 de diciembre, manteniendo personal de guarda cruzada de manera permanente las 24 horas del día, haciendo extensiva también lo expuesto para los cruces Santa Sofía y Porvenir, en todos los cuales existen constantes y persistentes problemas asociados al mal funcionamiento de las barreras ferroviarias.

Sobre los problemas ambientales causados a raíz del mal funcionamiento de las barreras, dice que consisten en la congestión vehicular y ruidos molestos que origina. El flujo vehicular que se ve saturado, produce contaminación atmosférica por la acumulación de distintos gases contaminantes, lo que por repetición en el tiempo produce daño ambiental y consecuentemente daño en la salud de las personas. La contaminación acústica producto del mal funcionamiento de las barreras es otro de los males que los aquejan, provocado al activarse la bocina que alerta la supuesta presencia del tren próximo, ruido muy agudo y que comienza de manera muy temprana, afectando a las familias que viven de manera colindante con los cruces.

Agrega que debido a las múltiples denuncias recibidas, la Municipalidad ha tratado de gestionar soluciones, comunicándose con la empresa de Ferrocarriles, pero a pesar que se han realizado arreglos, éstos no han sido satisfactorios, ya que han sido provisorios, permaneciendo las situaciones de riesgo presentes en estos cruces.

Ejemplifica las molestias y perjuicios que denuncia con hechos objetivos que han acontecido desde junio a la fecha:

El 17 de junio de 2021 el tren de carga arrolló un vehículo y dio muerte a su conductor, porque la barrera se encontraba arriba, pese a que iba a pasar el tren.

El 4 de noviembre de 2021 el tren pasó estando las barreras arriba, lo que ejemplifica con la fotografía que acompaña, que claramente demuestra el mal funcionamiento de las barreras ferroviarias.

Otra situación es la que demuestra la fotografía de 12 de noviembre de 2021, en que colocaron un letrero que dice “peligro, banderista no funciona” en el cruce, en un lugar donde las barreras no funcionan de la manera debida.

Denuncia vulnerados el artículo 41 del DFL 1 del 3 de agosto de 1993 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, y el artículo 58 del Decreto 1157, que fija texto definitivo Ley General de Ferrocarriles.

La primera de las normas, el artículo 41, en sus incisos primero y segundo, prescribe que “En los puntos que los caminos públicos cruzaren a nivel las vías férreas, la Empresa sólo estará obligada a mantener en funciones un servicio práctico de señales que permita a los que transiten por ellos percibir a la distancia la proximidad de un cruzamiento. En aquellos cruces



CVMKXLRPXFZ

que se encuentren determinados en el decreto supremo a que se refiere el inciso final de este artículo, la Empresa estará obligada a construir barreras y guardaganados. Las barreras se cerrarán con la debida anticipación al paso de los trenes, abriéndose enseguida para dejar expedito el tránsito por el camino”.

La segunda de las normas vulneradas, el artículo 58, dispone que “Son deberes de toda empresa: 5.-Establecer guarda-barreras y guarda-ganados y mantener sólo durante el día guardavías en todos los puntos en que los ferrocarriles cruzaren a nivel los caminos públicos. Las barreras sólo se usarán durante el día y se cerrarán con la debida anticipación al paso de los trenes, abriéndose en seguida para dejar expedito el tránsito por el camino. Las empresas que en los cruces a nivel mantengan en funcionamiento dispositivos automáticos de señalización, aprobados por el Departamento de Transporte Ferroviario de la Subsecretaría de Transportes, no tendrán la obligación de mantener barreras ni personal de guardacruces. No obstante lo dispuesto en el inciso anterior, las empresas deberán destacar guardabarreras provisionales, en los casos en que esté interrumpido el funcionamiento de dispositivos automáticos y por el plazo que dure su reparación hasta ponerlos en buen estado de funcionamiento”.

Estima que en la práctica, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado simplemente ha incumplido sus obligaciones legales y reglamentarias de mantenimiento que le compete de las barreras instaladas en los cruces ferroviarios o no ha solucionado de manera eficiente y eficaz los problemas relativos a ellas, colocando a los vecinos en una situación de vulnerabilidad, sin ejecutar ninguna obra tendiente a evitar el peligro, siendo que es deber del Estado, a través de sus instituciones respectivas, resguardar la seguridad de todos sus habitantes.

Finalmente, dice que este recurso lo que busca es que la empresa de los Ferrocarriles del Estado prevenga un daño mayor, evitar que ocurra otro accidente como el de 17 de junio de 2021.

Denuncia vulneradas las garantías constitucionales de los numerales 1 y 8 del artículo 19 de la Carta Fundamental, es decir, el derecho a la vida y a la integridad física y psicológica de las personas y el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación, comoquiera que se pone en riesgo la integridad de las personas, sus propios vecinos, en su integridad física y psíquica toda vez que viven en constante temor, y asimismo se perturba el ambiente con la contaminación acústica y la liberación de gases contaminantes que se producen a propósito de la congestión que genera el mal estado de los cruces.

Pide que se acoja el recurso, con costas, y se adopten en forma inmediata las medidas que fueren necesarias para asegurar la vida de los vecinos de la comuna de Chiguayante, por el deficiente mantenimiento que se ha dado a las barreras y la inexistencia de guarda cruces, poniendo en peligro



la vida de toda la población.

Acompañó al recurso 1.- Oficios enviados por parte de la I. Municipalidad de Chiguayante, a través de la Dirección del Tránsito, poniendo en conocimiento la situación vivida en la comuna, a la empresa de Ferrocarriles; 2.- Denuncias de los vecinos realizadas a través de correos electrónicos, como por la Dirección de Seguridad Pública; 3.- Informe situación Cruces Ferroviarios Chiguayante, emitido por don Sixto Bustamante Díaz Director(s) Seguridad Ciudadana y Protección Civil.

Informó la recurrida **Empresa de los Ferrocarriles del Estado** por medio de los abogados Roberto La Rosa Hernández e Isidora Palma Elgueta.

En primer lugar alegan la falta de legitimación activa para accionar por una colectividad de vecinos a los que no se ha individualizado, e incluso sin tampoco señalar cómo afectaría a la Municipalidad o al Alcalde, ni tampoco señalar cómo se produciría la vulneración que se reclama, tal como si se tratara de una acción popular.

Respecto de la normativa que la parte recurrente estima que le habilita a recurrir de protección en favor de la comunidad de Chiguayante, a saber, los artículos 3°, 4° letra b), i) y 28 de la Ley N° 18.695, dicen los informantes que esa habilitación lo es para ejercer acciones en sedes jurisdiccionales diversas a la acción de protección, es decir, este recurso no sería la vía idónea para perseguir el objetivo que pretenden.

También alegan la extemporaneidad del recurso, comoquiera que recién se dedujo el 11 de diciembre de 2021, pero reclamando por hechos suscitados desde junio de 2021, corroborados por una serie de cartas de los meses de junio, agosto y septiembre en su mayoría, por lo que evidentemente este recurso de protección ha sido deducido fuera del plazo señalado en el Auto Acordado de la Excma. Corte Suprema sobre la materia.

Relativamente al fondo del recurso, dijeron que no existe de parte de EFE actuación u omisión ilegal ni arbitraria, ya que los cruces en cuestión cumplen a cabalidad con la normativa de seguridad, lo que habilita para rechazar de plazo este recurso.

La recurrente señala que la acción u omisión arbitraria o ilegal de EFE es que no ha dado cumplimiento a sus obligaciones reglamentarias y legales generando una grave amenaza a la vida y salud de sus representados, pero sin mencionar en parte alguna de su libelo cómo se habrían incumplido las obligaciones reglamentarias.

Explican que la vía férrea entre Concepción y Chiguayante es de propiedad de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, que es una empresa autónoma del Estado, fundada en 1884. Hoy EFE es la matriz corporativa de otras cuatro empresas de transporte, por medio de las cuales esta cumple su objeto social con una red ferroviaria de 2.300 kilómetros a nivel nacional. La expansión inmobiliaria y el crecimiento de la comuna de Chiguayante ha tenido como presupuesto la existencia de la vía férrea, construida desde



CVKXLRPXZFZ

antiguo y que cuenta con un tráfico ferroviario que no ha cesado y que incluso ha aumentado. Actualmente, al día circulan cerca de 30 servicios de trenes de pasajeros y 19 servicios de trenes de carga.

Los cruces ferroviarios son la intersección de una calle o camino con una vía férrea por la cual existe tráfico de trenes, regulados en diversas normativas, los que pueden ser cruces particulares y cruces públicos, que a su vez pueden ser regulares o irregulares. Mencionan los cuerpos legales que regulan unos y otros. Además, los cruces pueden ser automatizados o enclavados.

Enseguida explican que los cruces públicos regulados, según el artículo 41 de la ley Orgánica de EFE, son aquellos que han sido introducidos en la nómina de cruces públicos del Decreto Supremo N° 252 de 07 de enero de 1995, en los cuales según el artículo 1° de dicho Decreto Supremo, y el artículo 41 inciso 2° de la Ley Orgánica de EFE, se construirán barreras y guarda ganados. En los cruces públicos regulados, si existen barreras automáticas, no es necesaria la implementación de ninguna medida adicional. Asimismo, los cruces públicos regulados deben contar con otras señalizaciones, que son de responsabilidad de otros organismos públicos, según se establece expresamente en el artículo 1° del citado Decreto Supremo N° 38 de 1986, correspondiendo a la Dirección de Vialidad respectiva la instalación y mantención de una de estas señales “Cruce Ferroviario a nivel sin Barreras “ o “Cruce Ferroviario a nivel con Barreras”, y a las municipalidades en zonas urbanas, la instalación de una señal preventiva “Cruce Ferroviario a nivel sin Barrera “ o “Cruce Ferroviario a nivel con Barreras” enfrentando la circulación y ubicada a no más de 30 metros. Además de las señales antes indicadas, el artículo 2° del referido Decreto Supremo, establece que deben colocarse señales o dispositivos complementarios mínimos, de acuerdo al índice de peligrosidad (P) que presente cada cruce, que se calcula considerando el tráfico ferroviario, el tráfico rodoviario, la presencia de obstáculos físicos a la visibilidad, y las condiciones geométricas del camino y la vía férrea. Quedan implícitamente establecidas dos categorías: cruces con P menor o igual a 12.000 y cruces con P mayor a 12.000. Si es igual o menor a 12.000 el índice de peligrosidad, no se exige un sistema complementario mínimo; y si es igual o superior a 12.001 el referido índice, se exigen señales automáticas luminosas y sonoras, o barreras de accionamiento automático.

En cambio, cuando estamos ante un cruce público a nivel no regulado, sólo debe cumplirse con las normas generales, establecidas en el artículo 41 inciso 1° de la ley Orgánica de EFE, debiendo mantener un servicio práctico de señales, los que son una señal de “PARE” y advertencia de peligro “Cruz de San Andrés”, reguladas en el Decreto Supremo N°38 de 1986, sobre señalización de cruces ferroviarios públicos. Luego, el artículo 42 de la Ley Orgánica de EFE señala que no regirán las obligaciones anteriores (las del artículo 41 y por ende también las del DS N° 252), cuando la empresa



mantenga en funciones dispositivos automáticos de señalización. En el mismo sentido se pronuncia el artículo 58 N° 5 de la Ley General de Ferrocarriles, que señala es obligación establecer guarda barreras y guarda ganados y mantener durante el día guarda vías, quedando excluidas de esta obligación, las que mantengan en funcionamiento dispositivos automáticos de señalización. Por su parte, el DS N° 38 establece además de lo señalado en la Ley Orgánica de EFE y el DS N° 252, la obligación de la Municipalidad para zonas urbanas de instalar una señal preventiva de “Cruce Ferroviario” con o sin barreras, debiendo además demarcar una señal PARE según lo indica el Manual de Señalización de Tránsito, obligación que debe cumplir la Municipalidad o Dirección de Vialidad respectiva. Incluye también este DS, para los cruces públicos regulados, la obligación en aquellos en los cuales su índice de peligrosidad sea superior a 12.001 la instalación de barreras automáticas. Por tanto, conforme a lo establecido en la normativa específica sobre cruces públicos, cuando existen barreras automáticas, no será necesario contar con guarda cruces. Según la NS-01-05-00 2017 las barreras automáticas deben estar compuestas por, señales luminosas rojas (entre 40 a 60 parpadeos por minuto); señal sonora, que consiste en campanas o timbres antes de la llegada del tren y barreras. Las barreras para los cruces bidireccionales deben cubrir entre el 60 y 85% del sector de la calzada del cruce. El largo de las barreras y los ruidos a los que se hacen referencia en la acción de protección, se producen en estricto cumplimiento de la normativa ferroviaria.

Además, como se dijo, un cruce puede ser automatizado o enclavado. Automatizado significa que funciona por el accionamiento del cruce con el paso del tren. Cuando un cruce es enclavado, significa que se activa según las instrucciones que proporciona Tráfico Ferroviario para la movilización de trenes desde la central operativa.

Después describen la situación de los cruces Porvenir, Santa Sofía y Lonco, del tramo San Rosendo – Talcahuano, relativamente al estado del cruce (regulado o no regulado) y del número de accidentes en el último decenio.

Los tres son cruces públicos.

El cruce Santa Sofía es un cruce público regulado.

Los cruces Porvenir y Lonco son cruces públicos no regulados.

En el cruce Porvenir y Santa Sofía no se han producido accidentes entre el 2011 y el 2021.

En el cruce Lonco ha habido cinco accidentes.

En los tres cruces se encuentran habilitados dispositivos automáticos de señalización, además de contar con guarda vías los cruces Lonco y Santa Sofía. Estas medidas adicionales de protección se han adoptado por EFE para mayor seguridad de las operaciones ferroviarias y de los usuarios de los cruces.

Agregan que a pesar de lo que señala la normativa, la Empresa de los



Ferrocarriles del Estado ha decidido instalar barreras automáticas a lo largo de la red ferroviaria de EFE, lo que se enmarca dentro del Proyecto PAN I, llamado “Suministro, instalación, puesta en servicio y mantenimiento de 93 cruces automatizados de la red de EFE”, que se encuentra en plena ejecución. Esta iniciativa de inversión busca la Automatización de Cruces a Nivel de la Red de EFE, buscando aumentar los estándares en la seguridad en los cruces a nivel, lo que es clave para el transporte ferroviario del país debido al creciente aumento del parque vehicular, junto con el aumento de la frecuencia de los servicios ferroviarios y velocidad del ferrocarril a consecuencia de las inversiones que ha desarrollado en los últimos años la Empresa. Esta automatización implica una gran inversión para EFE, quienes velan por la seguridad de todos quienes transiten por el sector, adecuando las medidas de seguridad a los más altos estándares.

Respecto de la acusación de los vecinos del mal estado de los cruces, dicen los informantes que los cruces se encuentran en buenas condiciones, habiendo sufrido algunos desperfectos puntuales, los que a la fecha han sido todos resueltos.

Entre el mes de junio y diciembre de 2021, del total de las incidencias en los tres cruces señalados, 36 se debieron a actos de vandalismo, en que terceros robaron artefactos de funcionamiento del cruce, o en que vehículos pasan por el sector atropellando las barreras, los que han sido controlados; otros se deben a incidencias puntuales en el sistema de control de barreras, las cuales también han sido controladas oportunamente; y finalmente, otras incidencias, las menos, se han generado por accidentes en el sector producto de la imprudencia de los conductores quienes no respetan los PARE y las advertencias de Cruz de San Andrés que se encuentran ante los cruces. A propósito de algunas situaciones puntuales, se ha revisado y mejorado la protección de los elementos de los cruces para evitar vandalismos, además de realizado mejoras en el sistema de funcionamiento de las barreras.

Después explican cada una de las medidas para prevenir cualquier desperfecto que se haya producido en las barreras y el cruce mismo, además de plantear medidas de mejora a futuro, que beneficiaran a la comunidad toda y al tráfico ferroviario.

Los cruces del Ramal San Rosendo – Talcahuano, que cruza la comuna de Chiguayante, se encuentran conectados al servicio de monitoreo de cruces a cargo del Centro de control y Comunicaciones de la Gerencia de Infraestructura de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Esto permite visualizar en tiempo real los cruces, lo que facilita la corrección de cualquier eventual incidencia en el menor tiempo posible, para de esta forma centralizar y optimizar los requerimientos de mantenimiento.

Cuando se genera una incidencia, se activa el “Flujograma de reparación de averías”, que es seguido por el personal de EFE, en el cual el Centro de Control y Comunicaciones informa al mantenedor de la falla en el



cruce a nivel, registrando la hora de aviso; a lo que el mantenedor acude a la reparación, solicitando ingreso a la Unidad de Tráfico Ferroviario quien registra la hora de ingreso y de resolución de la incidencia, cerrándose luego el proceso de reparación. Dicho servicio de monitoreo se encuentra plenamente operativo en la actualidad. Todas estas medidas han servido para evitar cualquier incidencia que pueda afectar a los cruces señalados por las recurrentes.

En lo que respecta al cruce Santa Sofía, único cruce público regulado, cuenta con barreras automáticas y también con un servicio de guarda cruzada permanente, el que en un comienzo era administrado por la Ilustre Municipalidad de Chiguayante, y desde el año 2017 la obligación fue asumida por EFE. Desde el año 2018 se ha trabajado en un proyecto regional que busca la supresión del cruce a nivel, para pasar a desarrollar un paso desnivelado. El proyecto se desarrolló con la consultora Solutiva y actualmente se encuentra en proceso de redacción del Convenio para el desarrollo del proyecto con el Gobierno Regional.

Acerca del cruce Lonco, dicen que éste, además de contar con barreras automáticas, cuenta con servicio de guarda cruzadas desde el 1 de agosto de 2021, como se observa en el contrato “Regularización de Pago y Finiquito “Servicio Guarda Cruzada Cruce Lonco” entre Empresa de los Ferrocarriles del Estado y Ángel Robles Obras Ferroviarias Y Servicios E.I.R.L.” Este servicio se ha ido renovando mensualmente con el objeto de una medida de seguridad adicional, hasta que no existan mayores incidencias en el funcionamiento de las barreras automáticas.

Respecto de las fallas que pudiere haber en este cruce, insisten en que fue objeto de actos de vandalismo, reiterados robos de las baterías que proveían de energía al pedal del cruce, lo que generaba un funcionamiento en modo fallo de aviso. En una activación normal de las barreras, la activación se efectúa cuando el Tren presiona el pedal ubicado a 1.264 metros del cruce vehicular, sin embargo, en una activación Modo Fallo de Aviso, la activación de las barreras se efectúa cuando el Tren ocupa el circuito de vía ubicado a 75 metros del cruce vehicular, de todas maneras, se produce una activación del circuito.

A raíz de los reiterados robos y actos de vandalismo se realizaron varias acciones en el sector, que demuestran la diligencia y el cuidado que EFE ha tenido en la mantención del cruce y el cumplimiento de toda normativa que lo regule. Por ejemplo, se decidió (i) enterrar las baterías, (ii) proteger los paneles solares con mallas anti vandálicas, (iii) instalación de bridas de protección, (iv) protección de armarios centrales con malla de acero reticulada, (v) cambio de los candados de seguridad. Todas estas medidas de seguridad tienen importantes desembolsos económicos en su instalación, además de afectar el tráfico ferroviario programando los trabajos, cortes de luz y cese del flujo ferroviario. Luego del entierro de las baterías y los arreglos del



sector, los robos se redujeron a cero.

Por otro lado, se generó un problema puntual de alimentación de la energía del cruce, el que fue solucionado en el mes de noviembre del 2021. En este sentido, el administrador del contrato GLOBE-ICF (empresa encargada de la mantención), reportó eventos aislados de perturbaciones de corriente en la batería del cruce, las que eran alimentadas por paneles solares, que generaban una descoordinación con el semáforo del cruce al cual se encuentra conectada. Se realizaron mantenciones y se detectó que hubo retornos de energía provenientes de los paneles solares que empezaron a quemar módulos de transferencia de energía solar a 220 voltios, por lo que se independizó la entrada de alimentación del panel de transferencia para dejar paso solo al empalme eléctrico. Con esta medida, se procedió a disminuir al mínimo cualquier incidencia en el cruce, estando totalmente sincronizado con el semáforo del lugar.

En lo relativo al cruce Porvenir, señalan que no presenta mayores desperfectos, siendo la realidad que los usuarios del cruce perciben que las barreras bajan sin que pase el tren, en circunstancias que la realidad es que su funcionamiento se encuentra acorde a las medidas de seguridad de las operaciones ferroviarias. Este cruce es enclavado, está conectado con aquello que ocurre en la Estación Chiguayante, por lo que cuando se realiza movimiento interno de trenes en los que puede haber un riesgo para el tráfico ferroviario o para quienes transitan por el sector, se accionan las barreras y éstas bajan, sin necesidad de que el tren pase necesariamente por el cruce. Esta medida de seguridad evita que se produzca cualquier accidente en las vías férreas. En este caso, existe una percepción de falla de funcionamiento, la que más bien se adecua a medidas de seguridad.

En cuanto al ruido que se genera y el toque de pitos o bocinas, éste es en estricto cumplimiento de la normativa ferroviaria vigente, que tiene por fin último velar por la seguridad de peatones y vehículos. Resulta contraproducente la solicitud de que no se emitieran sonidos, ya que son una señal acústica eficaz para advertir el paso del tren en los cruces, a fin de resguardar la vida de los habitantes de la localidad. Además, las normas de seguridad indican que los cruces con barreras automáticas deben contar con elementos de seguridad mecánicos (la barrera), luminosos y auditivos, todos estos elementos en conjunto garantizan la seguridad de quienes transitan por el sector y el tráfico ferroviario.

Terminan diciendo que de los antecedentes expuestos fluye con claridad que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado ha actuado conforme a la Constitución y las leyes, por lo que las acciones descritas en el recurso no constituyen de forma alguna un acto arbitrario o ilegal que afecte a ningún vecino de la comuna de Chiguayante, siendo fundado el actuar de EFE en el estricto cumplimiento de la normativa que regula la actividad ferroviaria. Es más, EFE ha aumentado los estándares de seguridad habilitando cruces con



señales automáticas y guarda barreras, que en un futuro próximo se convertirán incluso en cruces desnivelados, contratando también el servicio de guarda cruces. En pos del mejoramiento del sistema y la automatización debido a la falta de recursos humanos, nuestra representada ha iniciado un proceso de automatización a nivel nacional, el que se encuentra en etapa de implementación y por tanto perfectible. No han cesado en la búsqueda de soluciones eficaces, instalando las mayores medidas de seguridad.

Acompañaron al informe copias de 1.- Decreto N°1157 del Ministerio de Fomento (16/09/1931), que fija el Texto Definitivo de la Ley General de Ferrocarriles; 2.- Decreto con Fuerza de Ley N°1 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (03/08/1993), que fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado; 3.- Decreto Supremo N°38 (15/05/1986), sobre señalización de cruces ferroviarios públicos; 4.- Decreto N°252 que modifica el N°500 (31/08/1962), que aprueba nómina de cruces ferroviarios públicos a nivel, ubicados en la red sur (Puerto a Puerto Montt y ramales); 5.- Informe Ejecutivo de la Gerencia de Proyectos de EFE Sur “Desnivelación cruce en la comuna de Chiguayante”; 6.- Acta de adjudicación “Licitación Pública: Servicio de Guardacruzada del Tramo Alameda-Concepción” de 25 de noviembre de 2021; 7.- Contrato “Regulariza de pago y finiquito “Servicio Guarda Cruzada Cruce Lonco” entre Empresa de los Ferrocarriles del Estado y Angelo Robles Obras Ferroviarias y Servicios E.I.R.L.”; 8.- Autorización de Contratación “Contratación Trato Directo Servicio de Guardacruzada Cruce Lonco PK 65,626” de fecha 10 de noviembre de 2021; 9.- Acta de Adjudicación a Consorcio GLOBE S.A. e Ingeniería y Control Ferroviario S.A. de fecha 18 de enero de 2018, en que se adjudica la Licitación Privada “Suministro, instalación, puesta en servicio y mantenimiento de 93 cruces automatizados de la RED EFE”; 10.- Addendum N° 4 “Servicio De Guardacruzada Zona FESUR”, de fecha 25 de noviembre de 2019.

Se trajeron los autos en relación.

CON LO RELACIONADO Y CONSIDERANDO:

1.- El recurso de protección de garantías constitucionales establecido en el artículo 20 de la Constitución Política de la República, constituye jurídicamente una acción cautelar destinada a amparar el legítimo ejercicio de las garantías y derechos preexistentes que en esa misma disposición se enumeran, mediante la adopción de medidas de resguardo o providencias para restablecer el imperio del derecho y asegurar la debida protección del afectado ante un acto u omisión arbitrario o ilegal que prive, perturbe o amenace dicho ejercicio.

Conforme a lo anterior, para la procedencia del recurso de protección se requiere la concurrencia copulativa de los siguientes requisitos de fondo: a) que se compruebe la existencia de una acción u omisión reprochada; b) que se establezca la ilegalidad o arbitrariedad de esa acción u omisión; c) que de la



misma se siga directo e inmediato atentado (privación, perturbación o amenaza) contra una o más de las garantías constitucionales invocadas y protegibles por esta vía, y d) que la Corte esté en situación material y jurídica de brindar la protección.

2.- Si bien es efectivo que los hechos que se denuncian por la recurrente datan desde el mes de junio de 2021 a la fecha, lo cierto es que se trata de una situación que ha permanecido en el tiempo, relativa al mal funcionamiento de los mecanismos de seguridad de los cruces ferroviarios a nivel de Lonco, Santa Sofía y Porvenir, de modo que a la época de interposición de la presente acción constitucional (11 de diciembre de 2021) éstos persistirían, lo que nos lleva a desestimar la alegación de **extemporaneidad** planteada por la recurrida.

3.- Otro tanto acontecerá con la alegación de falta de **legitimación activa**, toda vez que la acción constitucional de protección puede interponerse por cualquier persona, natural o jurídica, a favor de otra, sin que sea necesario ser titular del derecho que se sostiene amenazado o vulnerado, así como tampoco mandatario de la persona afectada.

4.- En cuanto al fondo, del mérito de lo aseverado por recurrente y recurrida, unido a los antecedentes informativos aportados a la causa, en especial los correos y fotografías remitidos a la Municipalidad por vecinos, es factible dar por establecido que desde junio de 2021 se han producido fallas de funcionamiento en los dispositivos automáticos de señalización de los cruces ferroviarios a nivel de Lonco, Santa Sofía y Porvenir.

5.- Si bien la recurrida demostró haber adoptado algunas medidas concretas para mejorar la situación de tales cruces ferroviarios y anunció mejoras futuras, los reclamos y denuncias ciudadanas dan cuenta de la generación de otras tantas situaciones de mal funcionamiento, que ameritan otorgar la tutela constitucional solicitada en relación al derecho a la vida e integridad corporal de las personas que por allí transitan, otorgándoles el mayor estándar de seguridad posible.

Por estas consideraciones, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 20 de la Constitución Política de la República, se declara:

I.- Que se desestiman las alegaciones de extemporaneidad y falta de legitimación activa, planteadas por la recurrida.

II.- **QUE SE ACOGE, sin costas**, el recurso de protección deducido por la abogada Violeta Macarena Campos Araya en representación de la I. Municipalidad de Chiguayante, en contra de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, sólo en cuanto se ordena a la recurrida adoptar, en lo sucesivo, en forma oportuna y diligente, todas las medidas de reparación y mantención de los dispositivos automáticos de señalización, así como en la operación de las otras medidas de seguridad, no automáticas, implementadas en los cruces ferroviarios de Lonco, Santa Sofía y Porvenir.

Se previene que el ministro (I) señor Koch estuvo por acoger el



presente recurso en los términos antes señalados. Sin embargo, estimó necesario enfatizar que, dado que siempre hay riesgo para la vida y la integridad física de cualquier persona que transite por un cruce ferroviario, Ferrocarriles del Estado está en la obligación de adoptar todas las medidas pertinentes y necesarias para la protección permanente e indefinida de esas garantías constitucionales. En ese sentido, quien previene fue de la opinión de exigir a la recurrida asegurar y garantizar a la comunidad que, en los cruces de Lonco, Santa Sofía y Porvenir, se mantendrá en forma permanente a trabajadores de la empresa, para que cumplan la labor de guarda cruces de manera eficiente y durante las 24 horas de cada día.

Acordada con el voto en contra del ministro Ascencio Molina, quien fue de parecer de rechazar el recurso teniendo para ello en consideración que no existe un actuar ilegal o arbitrario de la recurrida. En efecto, de lo informado por esta última queda de manifiesto que el estándar de seguridad de los cruces ferroviarios Lonco, Santa Sofía y Porvenir son incluso superiores a lo exigido en la normativa legal y reglamentaria que rige la materia, ajustándose la Empresa de Ferrocarriles del Estado en su actuar a dicha frondosa normativa regulatoria.

Tampoco hay una actuación u omisión arbitraria de la recurrida, puesto que tan pronto como ha habido inconvenientes en la señalética de los tres cruces ya referidos, ellos han sido sometidos a intervención por parte de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

De esta manera, al no existir actuación ilegal o arbitraria, en concepto del disidente, no es posible acoger el presente recurso.

Regístrese y oportunamente archívese.

Dese oportuno cumplimiento con lo previsto en el numeral 14 del Auto Acordado más arriba aludido.

Redacción del ministro Rodrigo Cerda San Martín, y la prevención y la disidencia, por sus autores.

Aunque concurrió a la vista de la causa y al acuerdo, no firma el ministro interino Waldemar Augusto Manuel Koch Salazar, por estar haciendo uso de feriado legal.

Nº Protección-14.497-2021.



Pronunciado por la Sexta Sala de la Corte de Apelaciones de Concepción, integrada por los ministros titulares Hadolff Gabriel Ascencio Molina, Rodrigo Alberto Cerda San Martín y el ministro interino Waldemar Augusto Manuel Koch Salazar. No firma el señor Koch, por estar haciendo uso de feriado legal. Concepción, a veinticinco de enero del año dos mil veintidós.

En Concepcion, a veinticinco de enero de dos mil veintidós, notifiqué en Secretaría por el Estado Diario la resolución precedente.



Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en <http://verificadoc.pjud.cl> o en la tramitación de la causa.
A contar del 05 de septiembre de 2021, la hora visualizada corresponde al horario de verano establecido en Chile Continental. Para Chile Insular Occidental, Isla de Pascua e Isla Salas y Gómez restar 2 horas. Para más información consulte <http://www.horaoficial.cl>.