

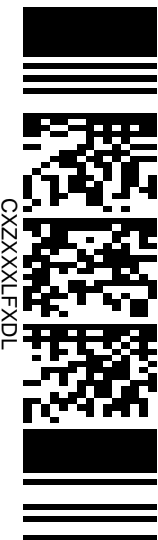
Antofagasta, a veinte de julio de dos mil veintidós.

VISTOS Y TENIENDO PRESENTE:

PRIMERO: Que comparece el Gobierno Regional De Antofagasta y Ricardo Díaz Cortés, Gobernador de la región de Antofagasta, ambos domiciliados en calle Arturo Prat 384, quinto piso, Antofagasta; y los vecinos de Avenida Salvador Allende, **GUILLERMO JESÚS GONZÁLEZ BARRAZA**, RUT 11.161.817-8, domiciliado en Caspana N° 4400; **ALIRO FABIÁN DÍAZ REYES**, Rut 9.756.983-5, domiciliado en Guillermo Bell N° 1211; **SERGIO ANTONIO AVALOS CORTES**, RUT 9.552.861-9, domiciliado en Guillermo Serey 5475 y **JOHANA ISABEL LUNA MARÍN**, RUT 11.817.866-1, domiciliada en Pasaje Tres Marías 1643, comuna de Antofagasta, quienes interponen recurso de protección en contra del **MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS**, RUT 61.202.000-0, representado por don JUAN CARLOS GARCIA PEREZ DE ARCE, Ministro de Obras Públicas, por las omisiones ilegales y arbitrarias en contra de los habitantes y residentes de la comuna de Antofagasta, que amenazan con vulnerar y perturbar el ejercicio de la garantía constitucional prevista en el artículo 19 número 1 de nuestra Constitución Política de la República.

Fundan el recurso expresando que, como es de público conocimiento, desde hace años que han existido una serie de accidentes automovilísticos, algunos de ellos fatales, en la AVENIDA SALVADOR ALLENDE, en la comuna de Antofagasta, como resultado de la pendiente que existe en dicha ruta, y la exigencia mecánica que impone en los vehículos de mayor tonelaje, lo que lleva a fallas mecánicas que desencadenan estos accidentes.

Añaden que para prevenir esta situación se han adoptado una serie de medidas por diferentes organismos con competencias en la materia, la principal de ellas prohibir la circulación de vehículos de alto tonelaje por la vía en cuestión, la prohibición del ingreso de camiones, conforme fue establecido en la Resolución Exenta N° 1360 de fecha 29 de septiembre de 2018, del Ministerio de Transporte y

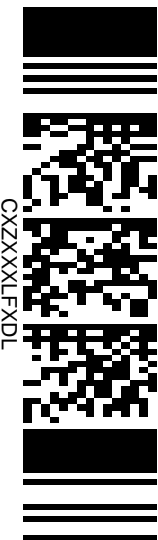


Telecomunicación. Alegan que la fiscalización de aquella medida ha sido inefectiva en frenar la ocurrencia de accidentes, de acuerdo a lo indicado en el informe de Carabineros N° 4 de 2021.

Refieren que tanto Carabineros de Chile, el Gobierno Regional y la Municipalidad de Antofagasta, han propuesto al Ministerio de Obras Públicas, una serie de medidas, soluciones e ideas al respecto, no siendo implementadas ninguna, y sin obtener respuestas concretas.

Precisan que el 27 de septiembre de 2021 se realizó la "Primera Mesa de Coordinación Iniciativas Ruta 26-Avda Salvador Allende", y que en dicha reunión se indica por parte de la Ilustre Municipalidad de Antofagasta que, a pesar de enviar una propuesta concreta de la construcción de una Garita de Control, incorporando personal de seguridad ciudadana de la Municipalidad, no ha habido respuesta a dichas iniciativas. Por su parte, Vialidad comenta que se han hecho correcciones en algunas señaléticas de la ruta, pero que es a través del nuevo contrato global, que se puedan realizar mejoras sustanciales en torno el tramo. Según el MOP Concesiones, la garita no sería la solución a la problemática, sino que se debe insistir en el control de Carabineros a todos quienes infringen la prohibición de bajada. De acuerdo con el General de Carabineros, no es responsabilidad de la institución los sucesos que han ocurrido en la avenida, ellos han cursado muchas infracciones de manera constante pero que ello no ha sido suficiente. Refiere que disponer de Carabineros para tenerlos de punto fijo tiene un alto costo. Según lo informado por el SEREMI de Transportes, de las 6500 infracciones cursadas, cerca de 5000 no han sido pagadas y se insiste en que se deben adoptar medidas que impidan en el ingreso, y no medidas de mitigación.

Añaden que el 21 de abril de 2022 se produjo un nuevo accidente automovilístico, consistente en la colisión de un camión con vehículos menores.



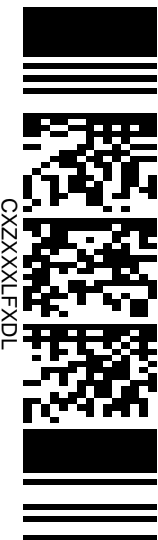
Alegan que la omisión injustificada del Ministerio de Obras Públicas de adoptar medidas eficaces para evitar el tránsito de aquellos vehículos cuya circulación está prohibida por la vía indicada, aun luego de las numerosas solicitudes y propuestas tanto del Municipio como del Gobierno Regional, han puesto en peligro la vida de los vecinos que habitan en Avenida Salvador Allende, y se ha generado una amenaza que perturba el legítimo ejercicio de los derechos y garantías fundamentales.

Arguyen que como consecuencia del actuar del recurrido, que se traduce en la omisión de adoptar medidas eficaces para evitar el tránsito de aquellos vehículos cuya circulación está prohibida por la ruta 26 y su continuación por Avenida Presidente Salvador Allende, se ha generado una amenaza que priva y perturba el legítimo ejercicio de los derechos y garantías fundamentales consagradas en el artículo 19 numeral 1 de la Carta Fundamental.

Indican que la omisión en el cumplimiento, por el recurrido, de sus funciones relacionadas a conservar y explotar la infraestructura pública de carácter fiscal, ha puesto en grave amenaza el derecho constitucional garantizado por la presente acción.

Manifiesta que las autoridades han cometido una omisión ilegal y arbitraria, al no adoptar medidas eficaces y eficientes que permitan enfrentar de manera adecuada la situación de accidentes reiterados, las que se encuentran dentro de sus facultades.

Finalmente, solicitan acoger el recurso y se ordene a la recurrida, dentro de un breve plazo, adoptar las medidas necesarias y dar respuesta formal a las solicitudes que le han sido planteadas por el Gobierno Regional y la Municipalidad de Antofagasta, y en definitiva las acciones necesarias para impedir el tránsito de vehículos pesados, cuyo tránsito se encuentra prohibido, por la Avenida Salvador Allende; y cualquier otra medida que se estime conducente a

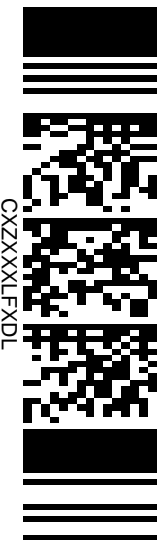


restablecer el imperio del derecho y asegurar la debida protección de los afectados.

SEGUNDO: Que por otra parte, en causa Rol Protección 3452-2022, comparecen **YASNA MARÍA MORALES ARDILES, MARÍA CAROLINA RIVERA RIVERA, MARÍA CUEVAS GONZÁLEZ Y MILDRED EDITH TORRES RIVERA**, quienes interponen recurso de protección en contra de **SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTAS DE ANTOFAGASTA S.A.** y en contra del **MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS** de la comuna de Antofagasta por los actos arbitrarios e ilegales ejecutados en contra de los recurrentes, y que vulneran las garantías constitucionales del artículo 19 N° 1, y 24 de la Constitución Política de la República de Chile.

Fundan el recurso expresando que los hechos que motivan la acción tienen su fundamento en el día 21 de abril de 2022, cuando ocurrió un nuevo accidente en la Avenida Salvador Allende, pero que no es el único antecedente para deducir la acción, dado que esto tiene su raíz en una acción u omisión arbitraria o ilegal que tanto la empresa Sociedad Concesionaria Autopistas de Antofagasta S.A. como el MOP de esta comuna han incurrido reiteradamente.

Arguyen que el MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS es el encargado de coordinar, supervigilar y fiscalizar los servicios regionales dependientes del Ministerio de Obras Públicas, así como también supervigilar e informar acerca de las obras de infraestructura pública, así como de las inversiones correspondientes, es decir: velar por mantener en buen estado todas las calles y o avenidas de la ciudad, así como también tomar todas las medidas necesarias para evitar accidentes que puedan derivar en la pérdida de vidas humanas, sin embargo y pese a lo expuesto su parte ha tomado conocimiento que el encargado de la mantención del ingreso a esta ciudad entre los que se encuentra comprendida la AVENIDA SALVADOR ALLENDE es Sociedad Concesionaria Autopistas de Antofagasta S.A., quien claramente no ha atendido los reclamos de los vecinos del sector en el sentido de instalar señaléticas que permitan u obliguen a los camiones a no



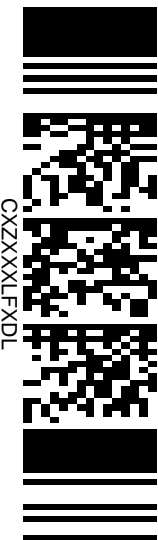
ingresar por dicha avenida, no tomando medidas concretas como instalar un puesto o garita que permita tener un control del ingreso de este tipo de vehículos a la ciudad y en horarios que ello no sea un peligro.

Se trata de un peligro latente y recurrente en el tiempo, por lo que no se pueden atribuir las características propias de accidentes o casos fortuitos, dado que estos hechos se han venido reiterando en el tiempo, pese a existir prohibición legal al respecto.

A continuación detallan otros accidentes ocurridos en dicha avenida en el mes de julio de 2021 y marzo de 2022, y alegan que los accidentes y afectaciones a la infraestructura pública se siguen repitiendo.

Precisan que ambas recurridas han incurrido reiteradamente en el tiempo en omisiones arbitrarias pero principalmente ilegales, respecto de la regulación existente para el caso concreto, específicamente por la Resolución Exenta N° 163 del año 2008, que a fin de dar solución a esta problemática prohibió expresamente el ingreso de vehículos de alto tonelaje por Avenida Salvador Allende, no respondiendo las recurridas ante las constantes denuncias de los vecinos del sector, como tampoco asumiendo las responsabilidades propias de sus funciones de cada institución en orden a desobedecer la normativa vigente, concretándose ello en permitir el ingreso de este tipo de camiones por la referida avenida, no tomar acciones concretas al respecto que para el caso concreto hubiesen significado instalar las señaléticas correspondientes que prohíban el ingreso de este tipo de vehículos y, por otro lado, fijar una caseta o garita así como cualquier otro medio que permitiese efectivamente controlar la irregular situación de aquellos conductores que infringen las prohibiciones de ingreso.

Señalan que la perturbación y amenaza a las garantías constitucionales de los vecinos del sector se ha graficado no solo en el creciente temor producto de los constantes accidentes de gran magnitud, todo lo cual ha



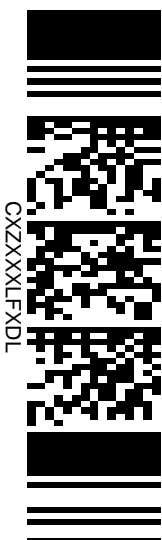
recalado en sus aflicciones más íntimas que dicen relación con no alcanzar un estado de seguridad al transitar por la calle como al estar en sus hogares. Además, alegan vulneración al derecho de propiedad, por cuanto, es función del Estado resguardar ese derecho, no solo sobre los vehículos particulares que se desplazan diariamente por el sector, sino que también la propiedad relativa a inmuebles en que moran un sin número de familias del sector.

Solicitan, por tanto, se acoja el recurso interpuesto, y se ordene a las recurridas adoptar las medidas tendientes a fijar las señaléticas pertinentes, a fin de evitar que camiones cuyo tonelaje exceda los 3.500 kg, ingresen por la Avenida Salvador Allende; y fijar una caseta o puesto de control permanente que permita controlar y prohibir el paso de vehículos que excedan el tonelaje permitido. Todo ello, con costas.

TERCERO: Que, con fecha quince de junio de dos mil veintidós, por tratarse de hechos similares y decir relación con un mismo eventual acto ilegal y/o arbitrario, y con el objeto de mantener la unidad y continencia de la causa, evitándose así sentencias contradictorias, se resolvió la acumulación de la causa Rol 3452-2022 a la presente causa Rol 2628-2022.

CUARTO: Que, evacuando informe solicitado como tercero, comparece don Raúl Arán Cortés, abogado, en representación de la ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE ANTOFAGASTA, indica que el acceso a la ruta 26 es una ruta nacional, que se encuentra sobre la comuna de Antofagasta, y su recorrido une la ruta 5 panamericana y la ruta 1 en el área urbana de Antofagasta, comunicando indirectamente a la comuna con rutas que van por el resto del país. Señala que esta ruta es utilizada principalmente por los autobuses interurbanos y camiones de alto tonelaje.

Precisa que al ingresar al radio urbano de la comuna, la ruta 26 pasa a llamarse Avenida Salvador Allende, y que pese a no ser de responsabilidad municipal, pero



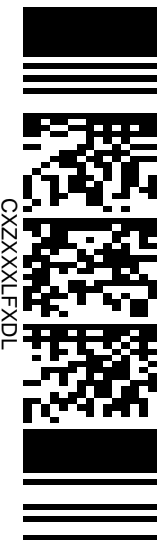
atendida la alta tasa de accidentes, con fecha 28 de julio de 2021 se sostiene una reunión entre el MOP y la Municipalidad, en que la autoridad presentó el pre proyecto "Regulación de Bajada de Vehículos por Avenida Salvador Allende", y el Alcalde autorizó la instalación de cuatro radares de velocidad en dicha avenida, como medida pedagógica preventiva. Refiere que de los cuatro radares, solo fue posible implementar tres de ellos.

El 18 de agosto de 2021, el Director de Tránsito y Transporte Público envía Oficio CA N° 072/2021, para documentar la propuesta presentada a la autoridad comunal en reunión del 28 de julio; en el documento se explica que *"Pese a que la municipalidad no tiene atribuciones en esta avenida por ser una vía estructural y le compete al MOP, de todas maneras, pensando siempre en la seguridad de los antofagastinos, se propone un plan para implementar en dos etapas, la primera podría implementarse a la brevedad..."*.

Precisa que la primera etapa consideraba la instalación de garita y barrera de detención para camiones, tipo peaje, pero gratuito; la instalación de radares de velocidad; la instalación de "techones viales" previo a la garita, con el fin de disminuir la velocidad de los vehículos; instalación de "defensas camineras" en norma en las esquinas ponientes de la avenida, "barreras tipo Conaset" en las esquinas oriente de la avenida.

En cuanto a la segunda etapa, esta consideraba la instalación de pórtico de control de peso, consistente en una plaza de control vehicular (plaza de pesaje) que permitirá conocer el peso de los vehículos que utilizan la ruta, debiendo abandonar la ruta por una salida especial, los camiones que excedan los 3.500 kilos; y contempla también la instalación de reductores de velocidad de sección transversal trapezoidal (paso peatonal sobreelevado).

Señala que la entidad edilicia envió dicha información al SEREMI de Obras Públicas, mediante oficio CA N° 2016/2021, solicitando su visto bueno para la



implementación de las medidas informadas. Dice que el 21 de septiembre de 2020, el Director Regional de Vialidad, envía ORD. N° 1396 a la SEREMI de Obras Públicas, para fundamentar cada una de las iniciativas presentadas por la Municipalidad. El 22 de septiembre de 2021, el Inspector Fiscal en la etapa explotación de la concesión vial Autopistas de la Región de Antofagasta, "no aprueban o autorizan, a priori, la implementación del plan de ejecución de obras emplazadas en la concesión del Contrato de Concesión, propuesto por el Alcalde de la Ilustre Municipalidad de Antofagasta en su oficio CA N° 2016/2021 de fecha 12 de agosto de 2021."

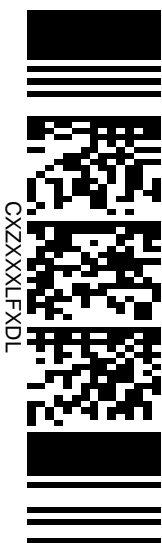
Añade que el 24 de septiembre de 2021, el SEREMI de Obras Públicas solicita reunión presencial con el Alcalde, para conocer en profundidad los informes técnicos y planes de trabajo que respalden las medidas a implementar en la Avenida Salvador Allende, reunión que no se materializó.

Finaliza señalando que, pese a no ser la institución recurrida por no tener competencias al respecto, siempre ha sido del interés municipal el apoyo en la regularización y de la toma de medidas, con el fin de terminar con los accidentes del sector que afectan a la comunidad en su conjunto.

QUINTO: Que evacuando el informe solicitado comparece Eliana Muñoz Zoffoli, Fiscal Nacional del Ministerio de Obras Públicas, quien solicita el rechazo de la acción incoada, con expresa condena en costas.

Precisa que se debe considerar una correcta definición del área en que tienen lugar los acontecimientos descritos. Indica que la recurrente se refiere a una zona particular de la comuna de Antofagasta, entre las cuales confluyen la Ruta 26 del Proyecto de Concesión Vial Autopista de Antofagasta y la Avenida Salvador Allende.

Dice que la Ruta 26 es el camino de acceso a Antofagasta desde Calama, correspondiente a una autopista concesionada, que con una doble calzada bidireccional empalma



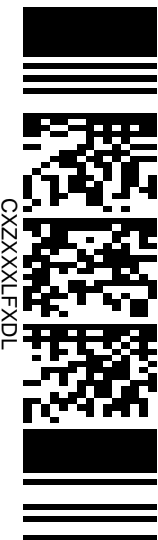
con la Avenida Salvador Allende, de tuición de la Dirección de Vialidad.

Respecto al accidente de fecha 21 de abril de 2022, indica que se debió a que un camión de alto tonelaje, infringiendo la normativa que prohíbe la circulación de este tipo de vehículos en la ruta 26, arrastró siete vehículos por más de 100 metros, dejando cuatro heridos. Expresa que el siniestro ocurrió en la intersección de Avenida Salvador Allende con Calle Faustino Sarmiento, aproximadamente a un kilómetro al poniente del término de la Concesión Vial Autopistas de la Región de Antofagasta.

Alega que no concurren los requisitos de fondo para que prospere el recurso de protección, toda vez que no nos encontramos en presencia de acto ilegal o arbitrario alguno que vulnere las garantías constitucionales alegadas. Por el contrario, indica que el Servicio ha desplegado una serie de actos ajustados a la normativa legal y contractual, destinados a hacer frente a la problemática, y que argumentar una falta en la adopción de medidas adecuadas a dar solución al asunto supone desconocer el intenso trabajo que distintos actores han gestionado al respecto.

A continuación detalla las actuaciones del Ministerio de Obras Públicas, a la luz de los hechos descritos en el recurso. Señala, respecto de la Dirección General de Concesiones, que se ha dado cumplimiento al contrato de concesión. Precisa que la asociación público-privada que se manifiesta a través de los contratos de concesión implica considerar que las partes del mismo deben someter su actuar a los términos que lo regulan, siendo su principal característica que el concesionario se encuentre sujeto a un estricto régimen de Derecho Público, que no es objeto de debate ni negociación entre las partes.

Hace presente que lo anterior es fundamental, ya que todos los deberes exigibles a la concesionaria deben encontrarse expresamente previstos en las disposiciones aplicables, quedando vedada la posibilidad de la



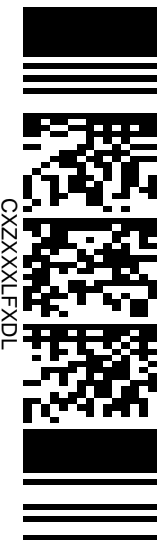
Administración de imponer obligaciones adicionales o sobrevinientes, sin que para ello se observe el cumplimiento de la normativa que faculta a efectuar modificaciones al contrato.

Señala que se evidencia una completa sujeción a las normas aplicables, ya que el Ministerio, a través del inspector fiscal del contrato, verifica periódicamente el cumplimiento de aquellas disposiciones de las bases, que ordenan a la concesionaria gestionar adecuadamente diversos aspectos, tales como el tráfico vehicular, la conservación de las rutas, el control de contingencias, y la prevención de riesgos, entre otros.

Indica que el plan de gestión de tráfico, establecido en el artículo 2.4.4, para el año 2022, fue aprobado mediante ORD. N° EX004396, de fecha 11 de marzo de 2022, y que contempla normas y estándares asociados al tráfico automovilístico, estableciendo para ello un centro de control de tráfico, además se refiere al establecimiento de cámaras de video y paneles de mensajería variable que permiten entregar información atinente al estado de la ruta y las condiciones del tráfico, con el fin de mantener al usuario informado.

Dice que además del plan descrito, existen otros programas de la misma naturaleza, respecto de los cuales la inspección fiscal tiene a su cargo tanto la aprobación como fiscalización de su completa ejecución en todas las rutas comprendidas en la respectiva concesión.

Añade que, como medida para mitigar los hechos que motivan la interposición del presente recurso, también **se ha implementado señalética en el área concesionada.** Es así como el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, procedió a dictar resoluciones destinadas a abordar la problemática denunciada, destacando resoluciones exentas N° 163, de 5 de marzo de 2008, y N° 1360, de 26 de septiembre de 2018, que en lo medular establecen la prohibición del ingreso a la ciudad de Antofagasta, de vehículos que transporten sustancias

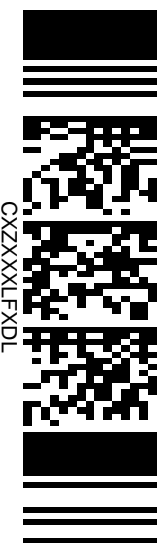


peligrosas cualquiera sea su tonelaje y de camiones de peso bruto vehicular igual o superior a 3.500 kg., a partir del kilómetro 4.8 de la Ruta 26.

Argumenta que para hacer cumplir la normativa expuesta, y producto de un trabajo coordinado entre la inspección fiscal y la empresa titular de la concesión, se procedió a la instalación de letreros informativos en distintos sectores de las rutas concesionadas con el propósito de advertir a los conductores de la referida restricción, adjuntando imágenes en las que se visualiza dicha señalética.

Precisa que para despejar dudas respecto de las labores dirigidas a supervisar y sancionar el incumplimiento de la referida prohibición, el Resuelvo 1.2 de la resolución 1360 de 2018 es claro al expresar que en cumplimiento de sus facultades fiscalizadoras, Carabineros de Chile podrá retirar de circulación aquellos vehículos que transporten sustancias peligrosas cualquiera sea su tonelaje y camiones cuyo peso bruto vehicular sea igual o superior a 3.500 kg, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 92 de la Ley 18.290, en caso de infringir la presente resolución.

Respecto a la **propuesta del Municipio consistente en la instalación de una garita**, indica que el 21 de septiembre de 2021, la inspección fiscal recibió de parte de la SEREMI MOP Antofagasta, el ORD. 764, por el cual solicita la aprobación y visto bueno a la implementación del Plan de Control de camiones, difundido por el alcalde de la comuna. Precisa que la respuesta a tal solicitud, canalizada mediante el ORD. 4132 de 22 de septiembre de 2021, apuntó a indicar que la instalación de una garita implica necesariamente incorporar una nueva obra al contrato, ello por tratarse de una estructura destinada a insertarse en una zona de administración concesionada. Además se señaló que el proyecto debe contar con vías de retorno para los vehículos cuyo tránsito suponga peligro, señalizaciones pertinentes, planos de ubicación, régimen de mantención y cuidado, entre otros.

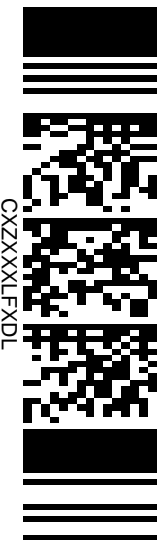


Indica que el 27 de septiembre de 2021, la iniciativa fue discutida en la Mesa de Coordinación presidida por el Gobierno Regional, y se expresó que la instalación de la garita no constituye una solución definitiva para enfrentar el problema, pues la correcta aproximación al asunto supone un trabajo coordinado, entre los cuales resalta la intervención de Carabineros en la zona afectada, ya que la dotación de presencia policial a cargo de la fiscalización de la restricción vehicular, se presenta como una alternativa capaz de entregar los resultados deseados.

Añade que, como resultado de la reunión se acordaron medidas de mitigación, consistentes en generar instancia técnica entre la Municipalidad y Concesionaria MOP para definir, perfeccionar y destrabar detalles para la implementación de garita de control, y que en dicha instancia se incorporen los otros servicios involucrados para que desde una mirada técnica se proponga una propuesta realizable.

Respecto a la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas y su competencia en rutas urbanas, señala que de conformidad a lo dispuesto en el artículo 27 del DFL N° 850, la construcción de aceras y soleras en calles o avenidas que sean declaradas caminos públicos en áreas urbanas y su conservación, estarán a cargo de los Gobiernos Regionales o de las Municipalidades, según el caso. Que en este contexto normativo, corresponde a la Dirección Regional de Vialidad de Antofagasta, asumir la mantención, conservación y reparación de la vía en comento, considerando la infraestructura contenida en la calzada, por cuanto, las aceras, soleras y señalización vertical, están a cargo de los Gobiernos Regionales o de las Municipalidades según corresponda.

Indica que, el tramo de la ruta comprendido entre los kilómetros 12.930 al 15.410, se encuentra atendido por la Dirección de Vialidad de Antofagasta, a través de contrato "Conservación global mixto por el nivel de servicio y por precios unitarios de caminos de la provincia de Antofagasta,

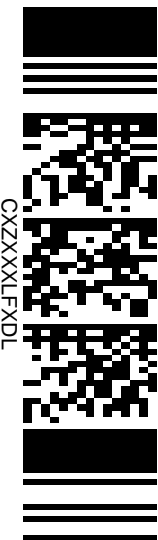


sector comuna de Antofagasta (Norte), Etapa III, Región de Antofagasta". Añade que dicha modalidad de contrato público considera la conservación y mantención de la vía a sumaalzada y que considera las componentes calzada, saneamiento y demarcación horizontal, y las reparaciones que por deterioro no puedan ser abordadas por la modalidad antes descrita.

Por otro lado, el tramo comprendido entre el Km. 0,00 al Km. 12,930 de la Ruta 26 se encuentran bajo la administración de la empresa de Concesión Autopista de Antofagasta, otorgada mediante Decreto N° 137 del 15 de febrero de 2010.

A continuación señala que la Dirección Regional de Vialidad, Región de Antofagasta, constantemente se ha preocupado de implementar proyectos de mejoramiento de seguridad vial, que han buscado contribuir al bienestar de la comunidad del sector, incorporando de acuerdo a la competencia y a presupuesto aprobado, medidas de seguridad vial que de acuerdo a la normativa técnica vial es permitida incorporar en zona urbana. Luego, detalla las gestiones y medidas adoptadas a la fecha, consistentes en contratos de mejoramiento de Avenida Salvador Allende, terminado en febrero de 2005; seguidamente, se ejecutó el proyecto "Mejoramiento Avenida Salvador Allende tramo 2", obras concluidas en julio de 2007, y finalmente, mediante contrato de "Mejoramiento Avenida Salvador Allende III etapa", terminado en septiembre de 2010.

Indica que durante estos últimos años se han ejecutado operaciones a cargo de la Dirección de Vialidad y mediante contratos de conservación, que han implicado la modificación de la señalización vertical, señalización horizontal, estableciendo la disminución de velocidad desde 60 km/hr a 50 km/hr, incorporación de sellos de alta fricción, incorporación de semaforización en cruces peatonales existentes en el sector, así como, la instalación de bolardos de acero en zona de alto riesgo por presencia de peatones en vereda.



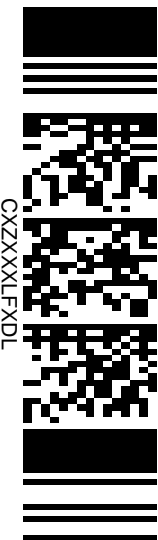
Enseguida, recalca la participación de la Dirección Regional de Vialidad en diversas reuniones y mesas de trabajo, destinadas a la búsqueda de soluciones a fin de evitar el ingreso de camiones por dicha ruta. Señala que además, la Dirección Regional de Vialidad, a través de sus áreas técnicas, han trabajado en conjunto mediante el apoyo brindado a la Dirección General de Concesiones para la modificación de la señalización existente en los tramos de su tuición y en las intersecciones en las cuales el usuario debe tomar la decisión de ingresar a la ciudad de Antofagasta.

Añade que, paralelamente la Ilustre Municipalidad de Antofagasta ha generado medidas para contribuir a disminuir la ocurrencia de accidentes, incorporando en el tramo bajo la administración de la Dirección de Vialidad, dos radares de control de velocidad, medidas que a la fecha no han permitido disuadir a los conductores que ingresan incumpliendo la prohibición decretada.

En relación a la propuesta de incorporar una pista de emergencia, señala que este ha sido desestimado, en atención a que el sistema solo funciona si el usuario decide utilizarlo al momento de ocurrir el descontrol del vehículo, concluyéndose que no produciría el efecto de mitigar un posible accidente a lo largo de la Avenida Salvador Allende.

Agrega que actualmente, la Dirección Regional de Vialidad ha implementado como medida disuasoria en conjunto con instituciones convocadas por el Gobierno Regional de Antofagasta y Autopista de Antofagasta, un proceso de control de peso 24/7, mediante plaza móvil de pesaje durante un período de dos meses, para concientizar a los usuarios.

Recalca que la autoridad no ha incurrido en acto ilegal o arbitrario alguno, y que la omisión que se denuncia contra este Servicio por el recurrente no se encuentra justificada, puesto que dicho Ministerio a través de sus Direcciones, ha gestionado las acciones pertinentes para abordar la situación de la mejor manera posible, por lo que argumentar una omisión, en circunstancias en las que ha



habido un trabajo constante al respecto, implica denegar la acción de protección por improcedente.

Precisa que la omisión debe ser "ilegal o arbitraria", lo que supone que deliberada o negligentemente se haya dejado de actuar, o bien, exista una infracción a un deber normativo expreso, alternativas que en ningún caso se cumplen en este caso. Arguye que si se trata de identificar un deber normativo expreso, quien de manera inmediata se encuentra obligado a fiscalizar lo dispuesto en la Resolución Exenta 1360 de 2018, es Carabineros de Chile.

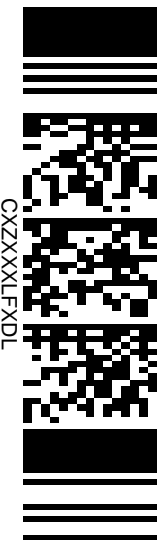
Alega, además, que tampoco ha existido de parte de la recurrida, acto u omisión, que haya vulnerado de modo alguno los derechos fundamentales que señala la parte recurrente.

Finalmente hace presente que las acciones eficaces, a fin de morigerar la situación que exponen los recurrentes, son aquellas que impidan, redirijan y restrinjan el ingreso a la Ruta 26 de vehículos con transporte de carga, lo que excede a las facultades y competencias de la Dirección de Vialidad y la Dirección General de Concesiones.

SEXTO: Que, evacuando informe solicitado comparece Rafael Ibarra Coronado, abogado, en representación de la Sociedad Concesionaria Autopistas de Antofagasta S.A, quien solicita el rechazo de la acción impetrada por improcedente y no ajustarse a la normativa legal que regula la materia.

Precisa que, aun cuando los recurrentes señalan como hecho recurrido el accidente del 21 de abril de 2022, lo cierto es que están recurriendo en contra de la supuesta omisión arbitraria e ilegal en que habría incurrido la Sociedad Concesionaria en el cumplimiento de la Resolución Exenta N° 163/2008, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

A continuación señala que el Estado de Chile, a través del Ministerio de Obras Públicas, adjudicó -mediante Decreto Supremo MOP N° 137, el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública



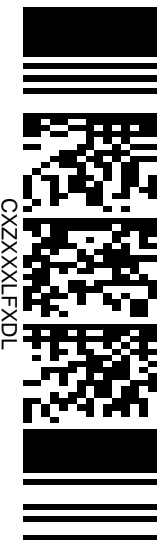
fiscal denominada "Concesión Vial Autopista de la Región de Antofagasta". Luego, hacen presente que la Avenida Salvador Allende no forma parte del contrato de concesión ni su área de concesión.

A la fecha de las omisiones denunciadas por los recurrentes, la obra pública fiscal denominada "Concesión Vial Autopista de la Región de Antofagasta" se encontraba con Puesta en Servicio Definitiva, vale decir, el MOP había comprobado que la obra pública se ajustaba a los proyectos y demás especificaciones técnicas aprobadas, por lo que se había autorizado su uso público.

Arguye además, que un accidente de tránsito no puede constituir un acto susceptible de ser recurrido por esta vía.

Además, alega extemporaneidad, ya que el recurso no se presentó dentro del plazo fatal de 30 días señalado en el artículo 1 del Auto Acordado sobre tramitación y fallo del Recurso de Protección, ya que si bien se alega como hecho fundante el accidente ocurrido el 21 de abril pasado, según el relato de las propias recurrentes, la omisión recurrida en estos autos ya existía y era conocida por ellas en el mes de julio del año 2021. De lo anterior se colige que la supuesta omisión ilegal y arbitraria no tiene su origen en el accidente del 21 de abril, sino al menos hace dos años, momento en el cual pudieron o debieron deducir la acción constitucional.

Argumenta además, que los recurrentes carecen de legitimación activa, por cuanto el recurso de protección no constituye una acción popular, por lo que debe demostrarse por quien lo impetra, un interés jurídico en su resultado. Agrega que en el caso de autos, los recurrentes han invocado como derechos constitucionales tutelados los consagrados en los N°s 1 y 24 del artículo 19 de la Constitución Política de la República, sin que hayan demostrado un interés directo e inmediato en la protección de las garantías que invocan.

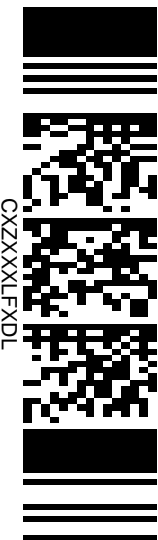


Precisa también, que el Mandato Judicial acompañado en autos data del 5 de mayo de 2022, en circunstancias que el recurso de protección se presentó el 29 de abril de 2022 sin que exista constancia que las recurrentes hayan ratificado esta presentación.

A continuación, alega que la Sociedad Concesionaria carece de legitimidad pasiva. Refiere que se le imputa a la sociedad un supuesto incumplimiento a la Resolución Exenta N° 163/2008, sin embargo, respecto de la Sociedad Concesionaria no pesa ninguna de las obligaciones que allí se señalan, por lo que mal podría incurrir la recurrida en una supuesta omisión ilegal y arbitraria, si respecto de ella no existe obligación. Refiere que los recurrentes, por medio de un relato vago e incompleto le imputan a la Sociedad Concesionaria una omisión arbitraria e ilegal que no corresponde a la luz de sus obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión.

Respecto de las Resoluciones Exentas cuyo incumplimiento se imputa a la Sociedad recurrida, arguyen que la Resolución Exenta N° 163/2008 fue emitida en una fecha anterior a la publicación en el Diario oficial del DS del MOP N° 137 de 2010, que adjudicó el contrato de concesión. Por su parte la Resolución Exenta N° 1360/2018 fue emitida cuando la obra pública fiscal contaba con puesta en servicio definitiva por parte el MOP.

Alega que de conformidad al Resuelvo N° 7 de la Resolución 163/2008, "La Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas, Dirección Regional de Vialidad, dispondrá las señalizaciones de tránsito respectivas". Y que el Resuelvo N° 8 de la misma resolución exenta, señala que "Carabineros de Chile, inspectores fiscales e inspectores municipales fiscalizarán el fiel cumplimiento de la presente resolución. En cumplimiento de sus facultades fiscalizadoras, Carabineros de Chile podrá retirar de circulación aquellos vehículos que transporten sustancias peligrosas cualquiera sea su tonelaje y camiones cuyo peso bruto vehicular sea igual o superior a

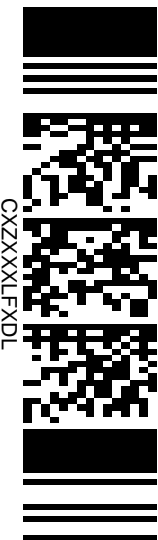


3.500 kg, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 92 de la ley 18.290, en caso de infringir la presente resolución". Agrega que ninguna de las Resoluciones Exentas indicadas consideran como medida "fijar una caseta o puesto de control permanente que permita controlar y prohibir el paso de vehículos que excedan el tonelaje permitido para el efecto", como lo solicitan los recurrentes.

Enseguida, sobre las actuaciones de la Sociedad Concesionaria recurrida, indica que las obras que se debieron ejecutar en la Ruta 26, de conformidad con las Bases de Licitación, consistieron en un mejoramiento de la calzada existente, construcción de cruces e intersecciones a nivel y la construcción de terceras pistas en los sectores de fuertes pendiente.

Dice que de conformidad con las Bases de Licitación, el MOP puso a disposición de los Licitantes o Grupos Licitantes Estudios Referenciales, entre los cuales, se encontraba el "Estudio de Ingeniería a Nivel de Anteproyecto Concesión Vial Autopistas de la Región de Antofagasta, II Región", elaborado por R&Q Ingeniería S.A. Este estudio contenía las soluciones mínimas exigidas en las Bases Técnicas de las Bases de Licitación. Añade que al aceptar el licitante adjudicatario los Estudios Referenciales entregados por el MOP, la Sociedad Concesionaria asumió la obligación de elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras incluidas en las Bases de Licitación, entre las cuales se encontraba la Ruta 26.

Indica que dentro de los proyectos que debía elaborar la Sociedad Concesionaria se encontraba el "Proyecto de Ingeniería de Señalización, Demarcación y de Seguridad Vial" de todas las vías concesionadas, entre ella la ruta 26. Precisa que al momento de elaborar la Sociedad Concesionario los respectivos Proyectos de Ingeniería Definitiva, estaba plenamente vigente la Resolución Exenta N° 163/2008, supuesta normativa incumplida por esta Sociedad Concesionaria. Recalca que el "Proyecto de Ingeniería Definitiva de la Ruta 26",



incluido el "Proyecto de Ingeniería de Señalización, Demarcación y de Seguridad Vial", fue elaborado por la Sociedad Concesionaria y aprobado por el Inspector Fiscal, de lo que se colige que éste cumplía con las Bases de Licitación y Normativa Legal y Reglamentaria vigente, entre las que se encontraba la Resolución Exenta N° 163/2008.

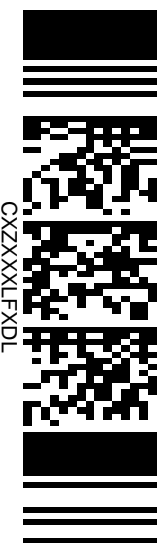
Detalla que el 31 de diciembre de 2014, el MOP, mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 5359, autorizó la Puesta en Servicio Definitiva de las obras, por lo que no se advierte la supuesta omisión ilegal y arbitraria en que habría incurrido la Sociedad Concesionaria, en circunstancias que la construcción de la obra pública fiscal "Concesión Vial Autopistas de la Región de Antofagasta", incluida la ruta 26, se sujetó a los términos establecidos en las respectivas Bases de Licitación, además, de quedar sujeta su fiscalización al Ministerio de Obras Públicas.

Precisa que durante el año 2018, con motivo de la dictación de la Resolución Exenta 1360/2018, la dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, dispuso señalizaciones adicionales a las existentes sobre la ruta 5, acompañando fotografías que avalan lo anterior.

Señala que las fotografías desvirtúan las alegaciones señaladas por las recurrentes en orden a la inexistencia de señalización que prohíba la circulación de camiones de más de 3,5 Toneladas por la Ruta 26. Por lo que tanto la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas como la Sociedad Concesionaria han dado cabal cumplimiento a la colocación y mantención de la señalética respectiva.

Por último señala que no estamos frente a un problema de señalización, ni de fiscalización, sino de conductores irresponsables que, sabiendo o debiendo saber de la prohibición de circulación, infringen la misma.

Añade que en la actualidad, la Sociedad recurrida, pese a no tener ninguna obligación sobre el particular, instaló una garita en el km 4,7 de la Ruta 26, con la



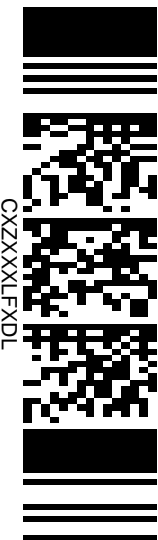
finalidad que la Dirección de Vialidad opere una Plaza de Pesaje Móvil obligatoria para camiones de forma de evitar su acceso por a la avenida Salvador Allende.

SÉPTIMO: Que el recurso de protección fue incorporado a nuestra legislación como una acción de naturaleza cautelar en beneficio de quien, por causa de actos u omisiones arbitrarias o ilegales, sufre privación o perturbación en el ejercicio de diversos derechos constitucionales. El ejercicio de esta acción protectora exige, como presupuesto ineludible una acción u omisión que revista caracteres de ilegal o arbitrario, cuya consecuencia inmediata, origine una situación determinante de privación, amenaza o perturbación para alguno de los derechos constitucionales amparados y contenidos en el artículo 19 de la Constitución Política de la República.

OCTAVO: Que el recurso de protección de garantías constitucionales establecido en el artículo 20 de la Constitución Política de la República, constituye jurídicamente una acción constitucional de urgencia, de naturaleza autónoma, destinada a amparar el libre ejercicio de las garantías y derechos preexistentes que en esa misma disposición se enumeran, mediante la adopción de medidas de resguardo que se deben adoptar ante un acto u omisión arbitrario o ilegal que impida, amague o perturbe ese ejercicio.

NOVENO: Que en ese entendido el recurso de protección como acción cautelar de urgencia, carece de las garantías procesales de un juicio declarativo de lato conocimiento, razón por la que solo ampara derechos no controvertidos o indubitados, afectados por un acto u omisión ilegal y/o arbitrario.

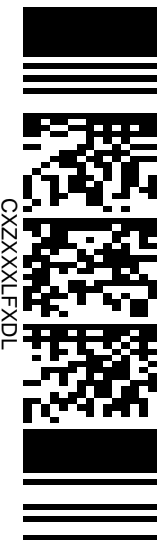
En este sentido, un acto u omisión es arbitrario cuando carece de razonabilidad, de fundamentación suficiente, de sustentación lógica, es decir, cuando no existe razón que lo fundamente y quien actúa lo hace por mero capricho.



El acto u omisión será ilegal cuando no reúne los requisitos legales, cuando es contrario a derecho o a la ley o cuando no se atiende estrictamente a la normativa legal vigente.

DÉCIMO: Que, la presente controversia versa sobre la supuesta omisión arbitraria e ilegal alegada por los recurrentes GOBIERNO REGIONAL DE ANTOFAGASTA, RICARDO DÍAZ CORTÉS, y los vecinos de Avenida Salvador Allende, GUILLERMO JESÚS GONZÁLEZ BARRAZA, ALIRO FABIÁN DÍAZ REYES, SERGIO ANTONIO AVALOS CORTES, y JOHANA ISABEL LUNA MARÍN, consistente en la ausencia de medidas eficaces y eficientes destinadas a enfrentar de manera adecuada los reiterados accidentes de tránsito ocasionados por la circulación prohibida de vehículos de gran tonelaje en el sector de la Ruta 26 y su continuación por la Avenida Salvador Allende de la comuna de Antofagasta, lo que generaría una amenaza a la vida e integridad física de los vecinos del sector.

Y además, versa sobre la supuesta omisión arbitraria e ilegal alegada por los recurrentes YASNA MARÍA MORALES ARDILES, MARÍA CAROLINA RIVERA RIVERA, MARÍA CUEVAS GONZÁLEZ y MILDRED EDITH TORRES RIVERA, en que las recurridas habrían incurrido en el cumplimiento de la Resolución Exenta N° 163/2008 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Específicamente, se les imputa lo siguiente: "... que han incurrido reiteradamente en el tiempo en omisiones arbitrarias pero principalmente ilegales, esto respecto de la regulación existente para el caso concreto, específicamente por la Resolución Exenta N° 163 del año 2008 que a fin de dar solución a esta problemática prohibió expresamente el ingreso de este tipos de vehículos de alto tonelaje por Avenida Salvador Allende, no respondiendo las recurridas ante las constantes denuncias de los vecinos del sector como tampoco asumiendo las responsabilidades propias de sus funciones de cada institución, en orden a desobedecer la normativa vigente, concretándose ello en permitir el ingreso de este tipo de camiones por la referida avenida, no

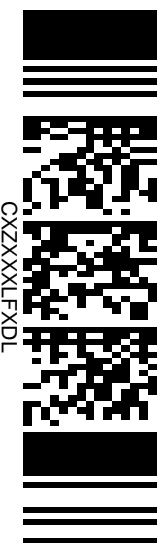


tomar acciones concretas al respecto que para el caso concreto hubiesen significado instalar las señaléticas correspondientes que prohíban el ingreso de este tipo de vehículos y por otro lado fijar una caseta o garita así como cualquier otro medio que permitiese efectivamente controlar la irregular situación de aquellos conductores que infringen las prohibiciones de ingreso día a día”.

UNDÉCIMO: Que, en primer lugar debe rechazarse la alegación de extemporaneidad, desde que, siendo lo cuestionado la insuficiencia de las medidas adoptadas para evitar la circulación de camiones de alto tonelaje en la autopista concesionada en cuestión, situación que genera el riesgo inminente de accidentes automovilísticos en el sector de Avenida Salvador Allende de esta ciudad, la infracción por omisión, de ser efectiva, es permanente, por lo que no ha vencido el plazo para deducir la presente acción constitucional.

DUODÉCIMO: Que, de la misma forma debe rechazarse la alegación de que la acción deducida se trataría de acción popular, desde que siendo algunos de los recurrentes vecinos del sector referido, directamente afectados con el riesgo en cuestión, claramente se alega la eventual conculcación de derechos de personas determinadas, por lo que en ningún caso nos encontramos frente a una acción popular.

DÉCIMO TERCERO: Que, los actores ciudadanos que habitan en el sector de Avenida Salvador Allende, han denunciado desde hace mucho tiempo una situación de riesgo real que a diario viven, derivado del hecho que circulan por la Ruta 26 del Proyecto de Concesión Vial Autopista de Antofagasta camiones de alto tonelaje, los que al perder el control por las fuertes pendientes, ingresan en la avenida antes indicada, en la cual desemboca sin solución de continuidad la ruta referida, provocando graves colisiones con automóviles e inmuebles, como aquellos referidos en los recursos, y muchos otros, que han provocado muerte de personas que circulan por el sector, daños a la propiedad,

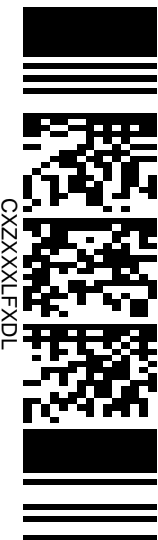


pero, por sobre todo afectando la integridad psíquica de los vecinos del sector, quienes viven con el constante temor de verse expuestos a estos graves hechos, afectando así, sin dudas, el derecho consagrado en el artículo 19 N° 1 de la Constitución Política de la República.

Cabe tener presente que dicha situación no es negada, sino más bien aceptada por los recurridos, quienes indican haber efectuado todas las acciones a que estaban obligados para prevenir los accidentes, siendo por lo demás un hecho de público conocimiento en esta ciudad la referida situación de riesgo por accidentes, por lo que, para resolver la cuestión controvertida, podemos tener dichos hechos como ciertos.

DÉCIMO CUARTO: Que, por otro lado, también es pertinente tener en cuenta que frente a tales acontecimientos, se han implementado una serie de medidas destinadas a precaver la ocurrencia de este tipo de eventos, por diferentes organismos, constituyendo la principal de ellas, el prohibir la circulación de vehículos de alto tonelaje por la vía por acto de autoridad, conforme se estableció en la Resolución Exenta N° 1360 de 26 de septiembre de 2018, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, resolución que se alega infringida al no implementarse medios adecuados de fiscalización, porque las medidas adoptadas no ha sido efectivas para frenar la ocurrencia de accidentes.

Por tanto, en definitiva la omisión alegada, consistente en que la autoridad, y en especial las recurridas, no habrían adoptado medidas eficaces y eficientes destinadas a enfrentar de manera adecuada los reiterados accidentes de tránsito, por la vía de fiscalizar para asegurar que no ingresen vehículos de alto tonelaje a la ruta referida, omisión que se indica es ilegal y arbitraria, alegando que aquello justifica la adopción de medidas para resguardar los derechos fundamentales afectados a través de esta vía cautelar.

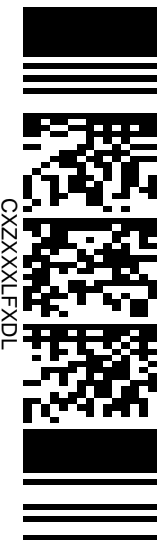


DÉCIMO QUINTO: Que, si bien se alega por las recurridas que no se han fijado señaléticas pertinentes en la ruta informando la prohibición de circular de camiones de alto tonelaje, y para que ingresen por Avenida Salvador Allende, cabe tener presente que consta de las fotografías acompañadas por la Sociedad Concesionaria, así como del informe emitido por el Ministerio de Obras Públicas, que ambas recurridas han dado cumplimiento a aquello, mediante la colocación y mantención de señalética pertinente.

DÉCIMO SEXTO: Que, respecto de la omisión de medidas destinadas a permitir la adecuada fiscalización de la referida prohibición de circulación, y en relación a la I. Municipalidad de esa ciudad, cabe tener presente que aquella ha estado llana de participar en la implementación de medidas, manifestando voluntad de concurrir incluso financieramente para hacerlas posible y, entre otras, para implementar una plaza de pesaje obligatoria para asegurar el no ingreso de vehículos pesados a la ruta 26 y a esta ciudad, no apreciándose ni imputándose alguna medida posible que haya dejado de implementarse por su responsabilidad, por lo que no se aprecia un reproche a su respecto.

DÉCIMO SÉPTIMO: Que respecto del mismo punto, en relación a la empresa concesionaria, de los antecedentes aportados no aparece ningún incumplimiento de aquella al contrato de concesión, menos en materia de seguridad vial, teniendo presente que si bien el contrato contempla la instalación de una plaza de pesaje, lo es para otra ruta, por lo que tampoco que se aprecia omisión por parte de la misma respecto de alguna obligación legal o contractual que permita asegurar la fiscalización que impida la circulación de vehículos pesados por la mencionada ruta 26.

Cabe tener presente, además, que la empresa concesionaria ha dejado claro su voluntad de colaborar con la búsqueda de soluciones, primero al indicar que está dispuesta a efectuar las modificaciones a la vía que se acuerden por a través del sistema de concesiones y, segundo, porque no

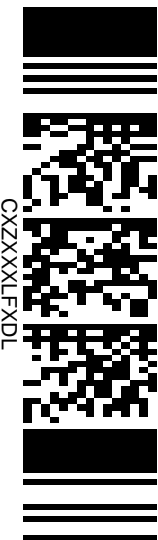


obstante no tener obligación, implementó a su costa una garita que permitiera la instalación de un sistema móvil de pesaje, que facilite la fiscalización, la que utilizó la autoridad por dos meses, abandonando su uso sin que se expliquen las razones.

DÉCIMO OCTAVO: Que se ha indicado por la autoridad que el problema se deriva de la falta de fiscalización por Carabineros, más aquello no resulta la causa del riesgo, desde que se ha acreditado que se cursaron 6500 infracciones, en fiscalizaciones aleatorias, sin que exista un lugar en donde realizarla o donde esta pudiera tener más éxito y sin un sistema de peso de vehículos, no provocando esta medida una disminución de la circulación de camiones con sobrepeso, por lo que la responsabilidad tampoco queda radicada en esta institución, sin perjuicio que su participación en un proyecto más global puede ser efectivo, más no se justifica a su respecto adoptar alguna medida, máxime cuando la acción de carabineros en forma más estable tiene claramente un alto costo.

DÉCIMO NOVENO: Que por último, cabe analizar el actuar en la materia del Ministerio de Obras Públicas, que si bien no tiene la administración de la ruta 26 que está entregada en concesión, sus organismos dependientes tienen a su cargo la fiscalización y administración del contrato de concesión, teniendo las facultades para, negociando los contratos, planificar las modificaciones a la situación en término de facilitar los controles que eviten la circulación de vehículos con sobrepeso.

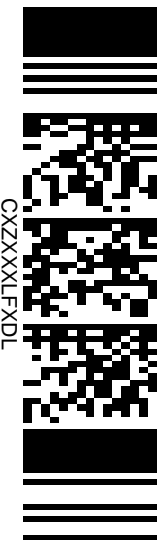
De los antecedentes que obran en la causa, se puede concluir que el Ministerio recurrido ha realizado diversas acciones y medidas tendientes a enfrentar la problemática, latamente detalladas en el informe emitido por la recurrida; tales como la modificación de la señalización, estableciendo la disminución de velocidad desde 60 km/hr a 50 km/hr, la incorporación de sellos de alta fricción, semaforización en cruces peatonales, y la instalación de bolardos de acero,



pero no obstante aquello, no se haya logrado evitar o mitigar la ocurrencia de accidentes vehiculares, siendo claro asimismo que no se han implementado medidas concretas de fiscalización constante de la vía en cuestión.

Llama la atención que habiéndose formulada propuestas, por ejemplo la del Municipio consistente en la instalación de una garita, la recurrida sólo justifica su no adopción, en este caso señalando que la adopción de dicha medida implicaría necesariamente incorporar una nueva obra al contrato existente con la sociedad concesionaria, dejando patente una imposibilidad de actuar. No obstante aquello, dicha imposibilidad resultó no ser efectiva, desde que en definitiva, si se construyó aunque no se use y, en todo caso, quedó claro en la vista de la causa que el tema se reduce a introducir al proyecto las modificaciones necesarias, pagando al concesionario los aumentos de costos del proyecto, siendo claro que en definitiva lo que ha faltado es la coordinación y liderazgo de la única autoridad para dirigir los proyectos necesarios, cual es el Ministerio de Obras Públicas y sus organismos dependientes, quienes en definitiva han incurrido en la omisión de organizar las medidas de fiscalización de la prohibición de circulación de vehículos mayores, la que por sí sólo permitirá reducir los riesgos y la afectación al derecho antes indicado, por lo que se acogerá a su respecto el recurso, en los términos que se dirá.

VIGÉSIMO: Que el Ministerio de Obras Públicas es la Secretaría de Estado encargada del planeamiento, estudio, proyección, construcción, ampliación, reparación, conservación y explotación de las obras públicas fiscales y el organismo coordinador de los planes de ejecución de las obras que realicen los Servicios que lo constituyen y, entre otras, tiene por función modificar las características de las obras y servicios contratados, a objeto de incrementar los niveles de servicio y estándares técnicos establecidos en las bases de licitación, mediante la suscripción de un convenio complementario al contrato de concesión, cuando, separada o

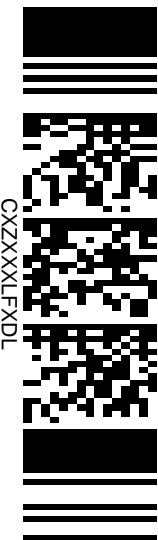


conjuntamente, dichas modificaciones superen el 10% del presupuesto oficial de la obra, ya sea durante la etapa de construcción o de explotación, correspondiendo la planificación y fiscalización del sistema vial a dicha autoridad, siendo precisamente estas obligaciones las que no se han dado cumplimiento, lo que resulta ilegal y arbitrario, al no existir razón que justifique la inactividad en la materia, lo que justifica adoptar medidas por ésta vía recursiva.

VIGÉSIMO PRIMERO: Que las omisiones imputadas a la recurrida son arbitrarias, pues en forma negligente ha dejado de actuar, por cuanto ha quedado acreditado que no se han adoptado diversas medidas tendientes a abordar el problema en forma eficiente, disminuyendo los riesgos existentes, existiendo falta de eficacia de las políticas implementadas para enfrentar este tipo de sucesos, no debiendo perderse de vista que el enfoque primordial debe estar focalizado en la adopción de medidas tendientes a prevenir tales contingencias.

VIGÉSIMO SEGUNDO: Que, como se observa, la impugnación que realiza la parte recurrente, no coloca en entredicho la potestad de las instituciones gubernamentales de adoptar aquellas decisiones que inciden en la resolución de problemas de carácter público, analizando, en primer término, el conflicto suscitado, seguido del estudio de las posibles soluciones y con ello su factibilidad de implementación en pos de desarrollar finalmente un plan de acción de política pública que en gran medida alivie el problema en constante desarrollo.

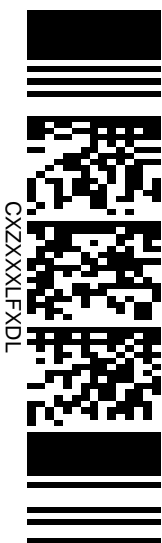
VIGÉSIMO TERCERO: Que, por consiguiente, se advierte que la actuación de la autoridad recurrida referida ha implicado de su parte el desempeño de una facultad, pero, desatendiendo, sin más, la necesidad imperiosa de adoptar tempranamente las medidas conducentes a evitar las consecuencias perniciosas a que se han enfrentado un grupo específico de los habitantes de esta ciudad, a causa de la



ausencia de medidas adecuadas de fiscalización de las restricciones de circulación ya dispuestas, en especial si como en este asunto se hallan involucradas garantías primordialmente protegidas por el constituyente, como la igualdad ante la ley y la integridad psíquica, física y la vida, razón por la cual el presente recurso deberá ser acogido en los términos que se dispondrá en lo resolutivo de esta sentencia.

Por estas consideraciones y de acuerdo, además, con lo dispuesto en el artículo 20 de la Constitución Política de la República y Auto Acordado de la Excm. Corte Suprema sobre Tramitación del Recurso de Protección de Garantías Constitucionales, **SE ACOGEN, sin costas,** los recursos interpuestos, sólo en relación al MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, disponiendo que dicha autoridad deberá en un breve plazo, previa coordinación con las carteras ministeriales y servicios públicos correspondientes, implementar un plan de medidas que procure la protección eficiente e integral de los vecinos que han visto amagados sus derechos, con miras a evitar el acaecimiento de nuevos accidentes viales como los descritos, adoptando las medidas de fiscalización adecuadas que aseguren el cumplimiento de prohibición de circulación de vehículos de alto tonelaje por la referida ruta 26, debiendo informar dentro del plazo de sesenta (60) días a esta Corte de Apelaciones las medidas adoptadas; **SE RECHAZA** en lo demás los recursos deducidos.

Acordado lo anterior con la prevención del Ministro Sr. Eric Sepúlveda Casanova, quien, estimando que la única medida que asegura que vehículos de alto tonelaje circulen por la vía en cumplimiento de la prohibición impuesta, es la instalación en los sectores previos al sector de curvas y pendientes de un pórtico de control de peso, consistente en una plaza de control vehicular (plaza de pesaje) que permitirá conocer el peso de los vehículos que utilizan la ruta, debiendo abandonar la ruta por una salida especial, los camiones que excedan los 3.500 kilos, siendo de parecer de



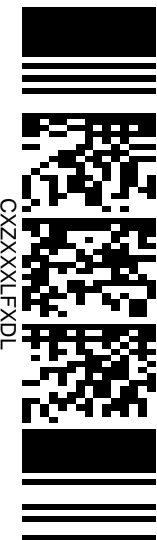
disponer como medida tendiente a reestablecer el imperio del derecho aquella, debiendo informarse sobre el inicio del proyecto en el plazo indicado.

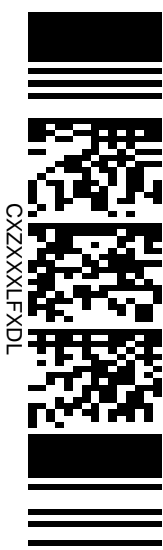
Se deja constancia que se hizo uso de la facultad contenida en el artículo 82 del Código Orgánico de Tribunales.

Regístrese y comuníquese.

Roll 2628-2022 (PROT)

Redacción del Ministro Titular Sr. Juan Fernando Opazo Lagos.

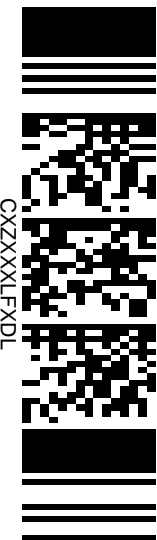




CZXXXXLFXDL

Pronunciado por la Segunda Sala de la Corte de Apelaciones de Antofagasta integrada por los Ministros (as) Juan Opazo L., Eric Dario Sepulveda C. y Abogado Integrante Gabriel Alfonso Sanchez R. Antofagasta, veinte de julio de dos mil veintidós.

En Antofagasta, a veinte de julio 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 02 de abril de 2022, la hora visualizada corresponde al horario de invierno establecido en Chile Continental. Para la Región de Magallanes y la Antártica Chilena sumar una hora, mientras que para Chile Insular Occidental, Isla de Pascua e Isla Salas y Gómez restar dos horas. Para más información consulte <http://www.horaoficial.cl>