

COSTANERA NORTE

- La Costanera Norte es un proyecto atentatorio contra la integridad y vida de los usuarios; ya que en el trazado de los túneles ( ida y vuelta ) se violan las normas de seguridad homologadas internacionalmente y las del propio MOPTT
- Dado que un grupo de profesionales no hemos encontrado una respuesta favorable acorde con los intereses de la comunidad, ni en las autoridades del Poder Ejecutivo , ni del Parlamento, hemos acudido de protección a los Tribunales de Justicia
- Adjuntamos los recursos interpuestos
- Informaremos oportunamente sobre el curso de estos

Remberto Echeverría Acuña  
Ingeniero Civil

Santiago, 16 / 05 / 2005

CORTE DE APELACIONES DE SANTAIGO

Nº ING. : 2711 -- 2005  
FECHA : 23 - 04 -- 2005  
SECRETARÍA TRABAJO MENORES P. LOCAL  
RECURSO : TRABAJO - PROTECCIÓN  
FOLIO : 18472 HORA : 11 : 84

SECRETARÍA	ESPECIAL
TIPO DE RECURSO	DE PROTECCIÓN
RECURRENTES	REMBERTO ECHEVERRÍA Y OTROS
RECURRIDO	MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
EN LO PRINCIPAL	INTERPONE RECURSO DE PROTECCIÓN
PRIMER OTROSÍ	ADJUNTA ANTECEDENTES
SEGUNDO OTROSÍ	SOLICITA DILIGENCIAS EN PARTE DE PROBANZAS
TERCER OTROSÍ	SE CITAN ANTECEDENTES SOBRE ACCIDENTES EN TÚNELES EUROPEOS
CUARTO OTROSÍ	EN NOMBRE DE TERCERAS PERSONAS

ILUSTRÍSIMA CORTE DE APELACIONES

**REMBERTO ECHEVERRÍA ACUÑA**, CI : 2.930.637 - 0, ingeniero civil, registro N° 5554 del Colegio Ingenieros de Chile A.G., domiciliado en Almirante Latorre 475 - B, comuna de Santiago, **HÉCTOR ARROYO LLANOS**, CI : 2.559.176 - 3, arquitecto, domiciliado en Carabineros de Chile 33, Depto. 112, comuna de Santiago, **MIGUEL PRIETO DOMÍNGUEZ**, CI : 6.486.026 - 7, arquitecto, domiciliado en Las Perdices 911.comuna de La Reina, **EDMUNDO ROJAS RETAMAL**, CI :

8.752.314 – 4, periodista, domiciliado en Jaime Guzmán 3293, comuna de Ñuñoa, **RAÚL VALDEBENITO SEPÚLVEDA**, CI : 3.408.962 – 0, periodista, domiciliado en Calle Nueva 1860, Depto.21, comuna de Ñuñoa, respetuosamente ante USÍA ILUSTRÍSIMA venimos en interponer, dentro de plazo, recurso de protección contra el recurrido, conforme a las disposiciones del auto acordado vigente de la Excelentísima Corte Suprema, y que exponemos a continuación

## I – EXORDIO

### A -- Generalidades

- Las autopistas, supercarreteras de la velocidad por las ciudades y hacia los aeropuertos, de gran auge hace cincuenta años, hoy se batan en retirada, y están siendo reemplazadas en el mundo desarrollado por los enlaces tren / avión
- Destacados especialistas ingenieros, arquitectos, urbanistas, tanto nacionales como extranjeros, expresaron su opinión contraria al proyecto Concesión Internacional Sistema Oriente – Poniente, mas conocido como autopista Costanera Norte; los cuales precisaron en su oportunidad la inconveniencia de construir una autopista con un túnel de gran longitud que cruce por el centro de la Gran Ciudad, en atención a las falencias técnicas y urbanísticas que ello implicaría.
- Hoy se encuentra construido, pero como un proyecto controvertido, sancionado a ultranza y a espaldas de la ciudadanía, lo cual constituye un lunar en nuestra democracia, y una negación de los derechos de participación de los chilenos
- Cabe también señalar que esta autopista, con un alto costo inversión de US\$ 500 millones, subsidiada por el Estado indebidamente en un 31 %, con recursos económicos de todos los chilenos, fue diseñada para una elite que no representa a mas del tres o cuatro por ciento de la población de seis millones de habitantes de Santiago. Dicha elite considera que la calidad de vida de una ciudad se mide por los minutos que se ahorran en manejar desde su casa al trabajo, ojalá por una vía que les impida ver la fealdad, pobreza y segregación que campea a su alrededor. Para el resto de sus habitantes, la calidad de vida pasó de largo.
- El Colegio de Ingenieros de Chile, ya en el año 2001 dio a conocer a la opinión pública y al MOPTT sus observaciones al proyecto alternativo por el lecho del río Mapocho, diferente al proyecto licitado el año 2000, señalando que en lo principal presentaba dos importantes falencias :
  - Inseguridades para la circulación de los vehículos con curvas de radio reducido alta afluencia y a velocidad de 80 km / hora, y que ameritaba efectuar un exhaustivo estudio al respecto
  - Se debió licitar de nuevo, por constituir otro proyecto, y no volver a adjudicarlo al mismo consorcio que licitó del proyecto original.
- El proyecto Concesión Internacional Sistema Oriente – Poniente consiste en una autopista que cruza Santiago desde el sector Oriente al Poniente con una longitud de 42,6 kilómetros, y que está constituida por dos ejes viales Costanera Norte y Avenida Kennedy
- Desde el Km 10 al 17, el trazado está constituido por dos túneles mixtos, contiguos y paralelos de 7 km c/u. Uno norte, sentido del tránsito oriente – poniente; otro sur, poniente – oriente. Cada uno de estos túneles, a su vez, está constituido por un túnel de 2,3 km ( túnel en trinchera, junto al río Mapocho ), una trinchera enrejada y un túnel de 4 km, excavado bajo el lecho del río.
- Las “reglas de oro” de toda obra de ingeniería son : eficiencia, economía y seguridad
- Tenemos que el proyecto en referencia; ya ejecutado, no las cumple integralmente:

## B – Eficiencia e ineficiencia

- Será eficiente para aquellos vehículos que viajan desde Santiago Oriente hacia el Aeropuerto Internacional o la Vª Región, por la rapidez del viaje
- Se congestionará rápidamente en el tiempo al inducir nuevas demandas de tráfico; ya que así ha ocurrido en los países desarrollados
- La velocidad de circulación de los vehículos disminuirá a medida que aumente su afluencia, lo cual disminuirá su eficiencia
- Los viajes desde el oriente al centro de Santiago no serán tan rápidos como se promociona, debido a la congestión en las salidas y colas al interior de los túneles
- Incentivará el uso del automóvil, en desmedro del transporte público, contraviniendo uno de los propósitos centrales del Plan Transantiago

## C -- Presenta máximos costos :

- El peaje constituiría un cobro indebido para los vehículos que circulan por la Av. Kennedy
- No existe ningún estudio de rentabilidad social que justifique algún aporte estatal económico a dicha obra
- El aporte hecho a través de inversión estatal será de US\$ 155 millones, lo que representa un 31 % de un total de US\$ 500 millones
- El Estado ha otorgado un seguro gratuito a la concesionaria, para garantizar una retribución económica adecuada ante una posible disminución de la afluencia vehicular; el cual es inconstitucional
- Si se dieran en el futuro condiciones intempestivas, tales como accidentes en los túneles del proyecto que incidan en una disminución apreciable de los usuarios, podría darse una situación insólita en que el financiamiento estatal total, inversión mas explotación, alcance magnitudes gigantescas del orden de los US\$ 300 millones, incluso sobrepasando el 60 % de la inversión total del proyecto.
- Presenta un alto costo de salud para los ciudadanos por aumento y concentración de los contaminantes aéreos

## II – FACTIBILIDAD TÉCNICA Y SEGURIDAD

### A – Naturaleza

- *La factibilidad técnica* define las características técnicas de una obra y su posibilidad de ser construida con los medios disponibles
- *La seguridad* es esencial; ya que atañe directamente a personas
- Para una autopista, sus parámetros técnicos de trazado y construcción, debieran garantizar a los potenciales miles de usuarios la circulación con carencia de riesgos de accidentes que pongan en peligro su integridad y su vida por anomalías de la infraestructura, habida excepción, por supuesto de anormalidades en la conducción de los vehículos por los conductores o fallas mecánicas de dichos vehículos o imprevistos.

- La velocidad es un factor muy importante en la seguridad de los vehículos que circulan en una autopista, la cual depende de las características de infraestructura y de la geometría de ésta.
- Por tanto, la presencia de anomalías en la infraestructura y/o en la geometría de una carretera, implica que se deba "*disminuir la velocidad*" máxima de circulación para así garantizar una adecuada seguridad a los usuarios

## **B -- Evaluación**

- El análisis de toda obra de ingeniería implica una primera etapa denominada *evaluación*, en la cual deben cumplirse ciertas condiciones para que sea considerada viable en lo relativo su eficiencia para satisfacer ciertas metas, a sus beneficios y costos económicos si va a ser financiada por privados, y a sus costos y beneficios sociales, si va a ser financiada por el Estado ,y a su seguridad para los con los usuarios que se servirán de ella..
- Es la etapa fundamental para decidir la construcción o no de una obra de ingeniería.
- El proyecto Costanera Norte, no sólo presenta deficiencias, sino que además exhibe anomalías, tanto de índole económico, como técnico y de seguridad.
- Nos remitiremos en detalle sólo a estas últimas en atención a nuestra finalidad de adecuar esta autopista para garantizar seguridad a sus usuarios

## **C – Viabilidad de seguridad**

- En atención a su gran importancia, le daremos especial énfasis a la viabilidad de seguridad, de acuerdo a los diferentes parámetros que la condicionan
- Una obra puede ser eficiente y viable económica o socialmente; pero si no cumple con las condiciones de seguridad necesaria para sus futuros usuarios, no debe construirse
- Una obra bien evaluada es aquella que obtiene un claro equilibrio entre las variables que la componen: *eficiencia, costos y seguridad*.
- Una máxima moral de toda obra de ingeniería nos indica que se puede sacrificar los costos en beneficio de la seguridad; pero nunca la seguridad en beneficio de los costos
- En toda autopista a construir debe elaborarse un estudio de "*viabilidad de seguridad*", el cual debe garantizar la circulación de los usuarios con toda normalidad, siempre que se respetan las normas del tránsito pertinentes
- Dicho estudio debe efectuarse mediante la demostración de cumplimiento de todas las respectivas normas técnicas de seguridad precisadas en el Manual de Carreteras del MOP , debidamente especificadas en el Volumen III
- Es un hecho que obvio que si el MOPTT ha aprobado un proyecto vial con recursos privados y públicos, éste debiera exhibir una adecuada "*viabilidad de seguridad*" para sus usuarios
- .Sin embargo, los antecedentes que entregamos a consideración de S.S.I., nos señalan explícitamente lo contrario
- Nuestros antecedentes extraoficiales nos indican no se habría elaborado ningún estudio de "*viabilidad de seguridad*" por la empresa concesionaria Costanera Norte S.A, cuando ésta solicitó al MOPTT la modificación de trazado

## D – Inseguridad de tránsito en los túneles

- Las normas técnicas que rigen la construcción de túneles son restrictivas y más exigentes que para las obras viales al aire libre
- El talón de Aquiles del proyecto Autopista Costanera Norte lo constituyen los túneles; ya que los parámetros de circulación en su interior violan las normas técnicas de seguridad homologadas internacionalmente y las del propio Manual de Carreteras del MOP ( Volumen III )
- Los túneles deben construirse en línea recta. Si por alguna razón, se hace indispensable el trazado de curvas en su interior, éstas deben ser las mínimas y de radios muy amplios, de modo que posibiliten una total visibilidad a los conductores
- El trazado topográfico de los túneles de marras consideró la construcción de 20 curvas, 10 en cada túnel, simétricas, paralelas y contiguas, separadas por el muro medianero, o sea, curvas al por mayor.
- Se ha determinado una velocidad de régimen de 80 km / hora al interior de los túneles, sin considerar el trazado de las curvas del río Mapocho, lo cual es insólito
- Un largo excesivo de 7 km, en el cual un trazado con curvas interiores y un uso repetido durante el día, implican un importante *factor negativo psicológico para los conductores*
- Un accidente al interior de un túnel *umenta en grado sumo su magnitud y gravedad*, con relación al mismo accidente en el exterior, dado el encierro y dificultad de evacuación de las personas
- Las normas técnicas de seguridad del Manual de carreteras( Volumen III ) del MOPTT precisan que la velocidad de diseño de un túnel debe ser mayor en 20 km / hora a la velocidad de régimen que se autorice; esto en atención a las dificultades que esta tipo de obras involucra.
- La aplicación de estas normas a la autopista Costanera Norte implicaba que si se iba a establecer una velocidad de régimen de 80 km / hora, se debía diseñar el trazado de los túneles para una velocidad de 100 km / hora. En los pocos días que se ha estado circulando por la autopista de la referencia, se ha podido detectar que varios vehículos lo hacen a una velocidad de 100 km / hora.
- Del cuadro anterior se deduce que la velocidad máxima a fijar para la autopista costanera norte debiera ser de 50 km / hora
  - Sin embargo, el diseño del trazado sinuoso de los túneles por el lecho del río Mapocho implica que la totalidad de las 20 curvas *no disponen de la visibilidad adecuada* para evitar una colisión ante una frenada de emergencia de un vehículo circulando a 100 km / hora si se encuentran intempestivamente con un vehículo que lo antecede detenido en alguna de las curvas.

- La alta afluencia vehicular en los túneles, podría alcanzar un máximo de unos 150 mil vehículos – día, lo que implicaría unos 2.500 vehículos en hora punta por cada
- pista. Estas altas afluencias, in crescendo permanentemente, implicaría inicialmente un distancia promedio inferiores a 50 mtrs, entre dos vehículos en la misma dirección, con velocidades de 80 km / hora, lo cual sería peligroso; ya que las normas europeas exigen un mínimo de 70.  
Por tanto, existiría *una alta posibilidad de choques múltiples* en cadena.
- Los túneles deben tener sólo dos bocas, situadas en ambos extremos  
Los túneles de la referencia, además de ambas bocas extremas, agregan 9 empalmes adicionales en total, correspondientes a las salidas y accesos hacia y desde su vía principal, los cuales se constituirán en *puntos vulnerables para accidentes por colisiones de vehículos*
- La textura o rugosidad del pavimento no cumple las normas técnicas internacionales exigidas, por lo cual ello agravará la situación de frenada de los vehículos ante emergencias, *aumentando su distancia requerida para detención*
- Las normas técnicas sólo permiten pendientes de hasta un 6 % en los túneles, en los casos más especiales Aquí existen algunas rampas de aceleración de los accesos desde el centro de la ciudad con fuertes pendientes de hasta un 8 %, las que violan dichas normas, y las que podrían originar *graves riesgos de choque* al frenar los vehículos que acceden a la vía principal, especialmente en días lluviosos
- Los sistemas de ventilación ( Jet Fans ) tienen diseños *inadecuados para un túnel de tanta dimensión*, y contribuirán a la propagación del humo y llamas en incendios
- .Los sistemas de evacuación de personas ante una tragedia al interior de los túneles *no cumplen con las normas internacionales*
- En días luminosos, el sector de trincheras enrejadas (700 metros) , *originará un discomfort visual* al pasar desde tramos oscuros a deslumbramientos y viceversa, difíciles de mitigar con luz artificial

### E --- Modificación del trazado

- Las bases de licitación del proyecto indicaban que se podía modificar el trazado desde el Puente Lo Saldes hasta Vivaceta, pero siempre que se presentara dicha modificación en la oferta técnica de la licitación
- El Consorcio ítalo – chileno, Impregilo – Fe Grande – TECSA se presentó a la licitación con el trazado original, circunvalando el cerro San Cristóbal y bajo la calle Bellavista; pero posteriormente solicitó la modificación al trazado, proponiendo uno nuevo por el lecho del río Mapocho. Esta modificación fue aceptada indebidamente por el recurrido en el mes de Enero de 2001; ya que no lo permitían las bases de licitación..

Así se procedió a enterrar la autopista, a esconderla bajo el río, con todas su falencias, como una solución de “guardar el polvo bajo la alfombra”, muy a gusto de algunos funcionarios. Una idea de esta naturaleza, muy favorable a los intereses del concesionario, se presentó con un gran despliegue publicitario, como si fuera un proyecto favorable para todos los sectores; lo cual no es efectivo.

### III -- DISEÑO TÉCNICO DEL TRAZADO DE LOS TÚNELES

- Ante todo, cabe señalar que fue un error diseñar túneles de 7 km de longitud para cruzar el centro de la ciudad de Santiago
- Planteada la posibilidad de diseñar túneles, estos deben cumplir las normas pertinentes bien definidas en el Manual de Carreteras del MOPTT y en manuales extranjeros
- Al diseñar un trazado por el lecho del río Mapocho, utilizando el trazado existente sinuoso con una serie de curvas desde el Puente Lo Saldes hasta la calle Vivaceta, era menester efectuar el estudio de viabilidad de seguridad

#### A -- Análisis simple desde el punto de vista de la ciudadanía

- Presentamos a S.S.I. un análisis simple, que puede efectuar cualquier ciudadano, y que se basa en una comparación de los túneles Costanera Norte y la Av. Kennedy:
  - Ambas vías son de aproximadamente 7 km de longitud.
  - Ambas vías tienen tres pistas de circulación
  - Ambas vías tienen varios enlaces con otras vías a lo largo de su recorrido
  - Los túneles de la Costanera Norte tienen diez curvas de radios reducido cada una, y escasas visibilidad; la Av. Kennedy es recta en todo su recorrido, con algunos radios de gran amplitud y que se asimilan a rectas, con amplia visibilidad
  - La Av. Kennedy, durante toda su existencia anterior a que se integrara al sistema de la Costanera Norte, tenía una velocidad de régimen, determinada por la autoridad, de 80 km / hora
  - Para cualquier conductor, los túneles ofrecen mayores dificultades negativas para conducir vehículos por un túnel, como lo hemos señalado en autos.
  - ¿ Puede concebirse que ambas vías de circulación tengan la misma velocidad de circulación de 80 km / hora ?
  - *La respuesta de sentido común sería No*
  - Si consideramos que el año pasado en la Av. Kennedy, una estadística negra, nos señala 177 accidentes, con 6 víctimas fatales, la mayoría por choques por alcance
  - Si tuviéramos que los túneles de la costanera Norte fuesen rectos, o con algunos radios de gran amplitud, con amplia visibilidad, como en recta, y si la velocidad de la Av. Kennedy, de 80 km / hora, fuese la adecuada, ¿ Cúal sería la velocidad que le asignaríamos a los túneles de la Costanera Norte ?
  - *La respuesta de sentido común sería de 60 km / hora*
  - Pero si en la realidad, los túneles de la Costanera Norte tienen curvas al por mayor, con radios estrechos, ¿ Cual sería la velocidad que le daríamos a estos túneles ?
  - *La respuesta sería obvia : 50 km / horas*
- Como podemos observar, esta velocidad máxima de 50 km / hora, definida de modo simple, lo cual podría efectuar cualquier ciudadano, difiere bastante de los 80 km / hora de la velocidad determinada por el recorrido para los túneles de la Costanera Norte



## B – Análisis desde el punto de vista de la ingeniería

- Las relaciones existentes entre la velocidad y los radios de las curvas está presente en el Manual de carreteras del MOP, Volumen III y las disposiciones de normas europeas, las que se señalan:

- *Distancia de visibilidad en curva vs. Radio de la curva*

$$R = Dv / 8 e \quad (X)$$

En que R = radio de la curva descrita por el conductor del vehículo

Dv = distancia de visibilidad del conductor, la cual debe ser mayor que la distancia de parada ( Dp ) al aplicar los frenos del vehículo

e = distancia desde el asiento del conductor hasta la pared del muro mas cercano del túnel. El caso mas desfavorable es la curva que gira a la izquierda

- *Distancia de parada al aplicar los frenos del vehículo.*

$$Dp = V \times t / 3,6 + V / 254 ( r + i ) \quad (Y)$$

En que :

V = velocidad móvil

r = coeficiente roce resbalante

i = pendiente longitudinal -- i = bajadas

+ i = subidas

- El diseñar un trazado vial por el lecho del río Mapocho con la presencia de túneles, implicaba :
  - Efectuar a priori un estudio topográfico del trazado de las curvas del río Mapocho
  - Efectuar la verificación con las relaciones ( x ) e ( y ) la posibilidad de cumplir velocidad de 80 km / hora con los diferentes radios reducidos
  - Si lo anterior no era posible, determinar que velocidad se podía admitir para cumplir con las normas pertinentes
- En atención a nuestra información, esto no se habría cumplido, dado que no se efectuaron previamente los estudios pertinentes
- Simplemente se impuso el trazado por el lecho del río Mapocho, **Si o Si.**
- Estando con un pie forzado de que los túneles están construidos y en servicio, se puede soslayar las anomalías del trazado con 20 curvas de radio reducido en los túneles, y dar una adecuada seguridad a los usuarios de la autopista, fijando una velocidad tal que, se cumplan las condiciones que fijan las normas de seguridad técnicas del Manual de carreteras del MOPTT.
- Indicamos un cuadro que relaciona las velocidades de los vehículos con las condiciones de seguridad de las curvas de los túneles, en atención a la falta de visibilidad según la aplicación de las relaciones anteriores ( X ) e ( Y )

VELOCIDAD ( km / hora )	CANTIDAD DE CURVAS SIN VISIBILIDAD SEGÚN NORMAS	OBSERVACIONES
100	20	Inseguridad total
90	19	Inseguridad
70	3	Inseguridad
60	1	Inseguridad
50	--	Seguridad

- De acuerdo a las condiciones anormales actuales del trazado de las curvas de los túneles, a sólo 50 km / hora como velocidad máxima, se tendría una adecuada seguridad para los usuarios de la autopista de marras, o sea, . pudieren detener el vehículo frenando sin colisionar con otro vehículo que aparezca intempestivamente detenido hacia delante en cualquier curva

#### B -- Consecuencias

- La fijación de una velocidad de régimen de circulación al interior de los túneles de 80 km / hora, y los parámetros negativos indicados anteriormente, que contravienen de modo fehaciente las normas técnicas de seguridad homologadas internacionalmente, como también las propias normas del Manual de Carreteras del MOP, implican un *"riesgo a la seguridad de los futuros usuarios"* que circularán al interior de ambos túneles a una velocidad supuestamente de 80 km / hora, existiendo una alta probabilidad de ocurrencia de accidentes por choques múltiples, con graves e imprevisibles consecuencias de pérdidas de vidas humanas
- En Chile no hay una cultura de prevención de accidentes, ni en las autoridades, ni en la población. La escalada de accidentes ocurridos en las diferentes carreteras del país durante este último tiempo y esta situación insólita de la Costanera Norte así lo demuestran fehacientemente. Sólo se actúa ante los hechos consumados, como el caso del descalabro del puente Loncomilla

#### IV -- CRONOLOGÍA DE ACONTECIMIENTOS

**1º -- Noviembre / 1997** – Se publica en el diario La Época ( 29 / 11 / 1997 ), una declaración del investigador del Observatorio Latinoamericano e Conflictos Ambientales, mariano Rendón, en el cual se crítica ácidamente la construcción del proyecto Costanera Norte por favorecer a las clases económicas mas pudientes de la Gran Ciudad y a poderosos Consorcios Económicos.

**2º -- Octubre / 1999** – Se publica en el diario El Mercurio, opinión de ingenieros del Centro Economía Aplicada de la Universidad de Chile (CEA ), " Costanera Norte", en la cual se señalan varias anomalías del proyecto a licitar, especialmente una clara dilapidación de recursos públicos por varios cientos de millones de dólares.

3° -- **Abril / 2000** – Se publica en el Diario Oficial (19 / 04 / 2000) el Decreto Supremo N° 375 del 24 de Febrero de 2000, que adjudica la construcción del proyecto Concesión Internacional Sistema Oriente – Poniente, más conocido como Autopista Costanera Norte, al grupo licitante compuesto por Impregilo S.P.A., Empresa Constructora Fe Grande S.A y Empresa Constructora Tecsa S.A..

4° -- **Enero / 2001** – El entonces Ministro de Obras Públicas, Ing. Carlos Cruz, (18 / 01 / 2001) anuncia al país la aprobación del proyecto alternativo Costanera Norte, por el lecho del río Mapocho, en el sector Puente Lo Saldes – Vivaceta, en reemplazo del proyecto anterior licitado y autorizado por D.S. 375, y cuyo trazado era circunvalando el cerro San Cristóbal y un túnel bajo la calle Bellavista, reemplazo efectuado en adjudicación directa, y no en licitación pública como lo manda la ley de Concesiones. - -

5° -- **Febrero / 2001** -- El Colegio de Ingenieros de Chile, mediante carta publicada en el diario El Mercurio (13 / 02 / 2001) , fija públicamente su posición sobre el nuevo proyecto, precisando que presenta inseguridad en túneles con curvas y flujos vehiculares importantes a la velocidad de 80 km / hora, y que se debería efectuar un estudio acucioso al respecto

6° -- **Septiembre / 2001** -- Con fecha 14 / 09 / 2001 se firma convenio Complementario N° 2 entre el MOPTT y la Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A. , mediante el cual se modifica el contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada “ Concesión Internacional Sistema Oriente – Poniente “

7° -- **Septiembre / 2001** – Con fecha 28 / 09 / 2001 se dicta el Decreto Supremo N° 1.397 que aprueba el Convenio N° 2 que modifica el contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada “ Concesión Internacional Sistema Oriente – Poniente “ de fecha 14 de Septiembre de 2001, y es publicado en el Diario Oficial el 23 de Febrero de 2002.

8° -- **Enero / 2002** – El Gerente General de la concesionaria, Diego Savino, en una entrevista publicada en prensa local, señala que el diseño del tramo central de la Costanera Norte, constituido por los túneles, no implica riesgo alguno ( Revista El Periodista, 18 / 03 / 2002 )

9° -- **Febrero / 2002** -- El Gerente General de la concesionaria, Costanera Norte S.A., modifica sorpresivamente su aseveración del mes anterior, y dice textualmente a la prensa :

*“ No voy a generar una duda en nadie de que el proyecto pueda ser mas o menos seguro por economizar US\$ 2 millones o US\$ 3 millones”, dijo, aludiendo al ensanche de dos de las cinco curvas que la empresa efectuaría. “ Las curvas situadas bajo la plaza Baquedano y en la salida a la Avenida Vivaceta, originalmente de 12 metros, fueron ensanchadas en 2,5 y 2,8 metros, respectivamente “ ( Revista El Periodista, 18 / 03 / 2002 ).*

10° -- **Marzo / 2002** -- El Fiscal del MOPTT, declara a la revista El Periodista ( 18 / 03 / 2002 , con relación a consulta sobre los radios de las curvas de los túneles Costanera Norte, lo siguiente :

*“ No los tenemos (los radios); ni tampoco la concesionaria, porque eso pertenece a la ingeniería de detalle, que se verá mas adelante “*

11° – **Abril / 2002** – El Fiscal del MOPTT, Ing. Germán Millán P, mediante oficio ORD N° 0477 del 30 / Abril / 2002, hace llagar al Colegio de Ingenieros de Chile antecedentes importantes sobre la autopista Costanera Norte : un set de planos y un informe del ingeniero consultor Santiago Sánchez

**12° -- Agosto / 2004** – Un grupo de profesionales envía responsablemente una carta pública al Ministro Obras Públicas y Transportes, ing. Javier Etcheberry, ( 19 / 08 / 2004 ), denunciando anomalías en la seguridad del proyecto Costanera Norte, y solicitando su intervención, sin obtener ninguna respuesta favorable

**12° -- Septiembre de 2004** -- El diario El Mercurio publica una carta del ingeniero Rodrigo Fernández A, Jefe División Ingeniería de Transporte Departamento Ingeniería Civil , Universidad de Chile, en la cual exhibe sólidos antecedentes sobre congestión de las autopistas en el mediano plazo, haciendo mención a reputados experiencias.

**13° -- Enero / 2005** -- Los profesionales Remberto Echeverría, Christian de Groote,y Patricio Herman, mediante carta pública del 4 / Enero / 2005, reiteran al nuevo Ministro Obras Públicas y Transportes, ing. Jaime Estévez, la denuncia sobre anomalías en el proyecto Costanera Norte, solicitando un sumario aclaratorio y postergación de la apertura de la autopista, sin obtener ningún resultado positivo

**14° – Marzo / 2005** – El ingeniero Remberto Echeverría envía una carta privada al Ministro MOPTT. Ing. Jaime Estévez ( 4 / 03 / 2005 ), solicitándole audiencia para abordar el caso Costanera Norte, sin respuesta

**15° – Marzo / 2005** – El integrante de la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados, Diputado Pablo Lorenzini, mediante columna de Opinión publicada en el Diario Financiero ( 10 / 03 / 2005, hace ver a la ciudadanía los graves peligros a que se le expone al hacer funcionar la autopista Costanera Norte a una velocidad de 80 km / hora, dejando constancia de esta irresponsabilidad.

**16° – Marzo / 2005** – Los profesionales, Ing. Remberto Echeverría y Arq. Christian de Groote, mediante carta privada con fecha 24 / 03 / 2005, efectúan un último intento y reiteran solicitud de audiencia al Ministro MOPTT, Ing. Jaime Estévez, sin obtener respuesta alguna

**17° -- Abril de 2005** -- Mediante publicación efectuada en diario El Mercurio ( 3 de Abril de 2005 ), el Gerente General de la concesionaria Costanera Norte S.A., Diego Savino, dice textualmente: *“ Los diseños cumplen con todos los estándares, están aprobados por todos los organismos pertinentes y cumplen todas las normativas “*

Una vez mas aquí, el citado ejecutivo de la empresa concesionaria distorsiona la realidad, e induce a engaño a la ciudadanía.

**18° -- Abril de 2005** -- El Recurrido, Ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, en conferencia de prensa ante todos los medios de comunicación, el día Viernes 8 de Abril de 2005, le anuncia al país que el Martes 12 de Abril de 2005, a las 12 horas se dará inicio al servicio vehicular por la autopista Costanera Norte con una velocidad de 80 km / hora al interior de los túneles

Esto se especifica en diarios La Tercera y Siete mas Siete, documentos en el PRIMER OTROSÍ

**19° -- Abril de 2005** – El diario El Mercurio publica en su edición del 17 / 04 / 2005, en una crónica sobre la Costanera Norte, presenta las voces disidentes, con títulos destacados .

*“ Las autopistas son un atentado urbano “ -- “ Los túneles constituyen un peligro para los usuarios “*

## V – EL DERECHO

### A – ACCIÓN DE LA AUTORIDAD IMPUGNADA

- La acción de la autoridad que impugnamos en estos autos no corresponde a la construcción de la autopista Concesión Internacional Sistema Oriente – Poniente, pese a sus graves anormalidades; ni tampoco a su puesta en servicio, lo cual dejamos claramente establecido.
- La acción de la autoridad que impugnamos lo constituye *la " autorización del Recurrido para que los vehículos circulen por los túneles de la autopista Costanera Norte a 80 km / hora"*
- Dicho anuncio del recurrido, por su representante, el Ministro de Obras Públicas, Ing. Jaime Estévez, se efectuó el 8 de Abril de 2005, mediante una comunicación a los diferentes medios informativos
- La velocidad de circulación de la autopista al interior de los túneles es un factor primordial y decisivo de la seguridad que tengan los usuarios en su recorrido, y es absolutamente independiente de las deficiencias del trazado que pueda presentar su construcción, la cual no ha sido impugnada por nuestra parte en este recurso; tan sólo ha sido expuesta para conocimiento general de S.S.I.
- . Si el recurrido hubiese respetado sus propias normas técnicas establecidas, escuchado los planteamientos de los recurrentes, y hubiese establecido una velocidad máxima de circulación en los túneles de la autopista a una velocidad de 50 km / hora, en su anuncio del 8 de Abril de 2005, obviamente no habría sido necesario presentar este recurso de protección
- Reiteramos que, no nos estamos oponiendo a que ésta autopista sea utilizada por los ciudadanos, sino a su *"utilización a 80 km / hora"*, ya que ello constituye una violación flagrante a las normas técnicas de seguridad vigentes, y un grave riesgo de peligro de accidente para los usuarios, que podría dañarlos en su integridad física, psíquica y de la propia vida

### B – ACCIÓN ARBITRARIA

- **No existe ningún estudio de viabilidad de seguridad en la evaluación**
  - La empresa Concesionaria Costanera Norte S.A., en su solicitud de modificación del eje trazado por el lecho del río Mapocho presentada a la Recurrida, no efectuó ningún *estudio de "viabilidad de seguridad"*
  - El Fiscal del MOPTT, que debió exigir dicho estudio, no lo hizo y aceptó la modificación con esta grave omisión de las normas vigentes
- **¿ Por qué decimos que no existe dicho estudio ?**
  - Por propia confesión del Fiscal del MOPTT encargado de fiscalizar el cumplimiento de las normas técnicas del Manual de Carretera del MOPTT  
En efecto, según lo precisamos en autos, III – 14º, el citado funcionario precisó que en el MOPTT **no conocían** los radios de las curvas, ni tampoco los conocía la

empresa concesionaria.

Pero para poder efectuar el estudio de seguridad adecuado, al menos es preciso conocer los radios. “ *A confesión de parte; relevo de pruebas*”

- El Fiscal también comete otra evidente *omisión inexcusable*, al decir que no se necesita conocer los radios; ya que ello es propio de la ingeniería de detalle. Esta apreciación es inaceptable, en un Ingeniero y Fiscal del MOPTT. El conocimiento previo de los radios de las curvas es fundamental para la evaluación técnica. No corresponde a la ingeniería de detalle, la cuales son posteriores, y se determina una vez definida la evaluación, en cumplimiento de ella.
- **Advertencia de los recurrentes** – El recurrido recibió oportunamente todos los antecedentes de parte de los recurrentes, precisándole las anomalías existentes en el trazado de los túneles de la autopista, y señalándole su intención de colaboración a buscarle una solución al problema creado, mediante respectivas señaladas en PRIMER OTROSÍ
- El recurrido se ha negado a ello tozuda y pertinazmente, pese a las reiteraciones de los recurrentes
- **Por tanto**, lo anteriormente expuesto implica que en la acción de “*autorización de utilizar la autopista Costanera Norte a una velocidad de 80 km / hora*”, el recurrido actuó :
  - Violando claramente las disposiciones de seguridad vigentes en el Manual de Carreteras Volumen III del MOPTT
  - Sin disponer de un estudio previo de viabilidad de seguridad que determinara la velocidad máxima a fijar para el interior de los túneles de la autopista, compatible con la seguridad de los usuarios
  - Fijando una velocidad máxima de 80 km / hora simplemente al voleo
  - Sin escuchar a la parte recurrida que le proponía adecuar la velocidad a la seguridad de los usuarios
- **En consecuencia**, la recurrida actuó con arbitrariedad en la determinación de fijar una velocidad de 80 km / hora al interior de los túneles de la autopista Costanera Norte

## C – ACCIÓN ILEGAL

### Ley 10.653 – Probidad Administrativa

**Artículo 2º** -- Agrégase el siguiente Título III, nuevo, a la ley N° 18.575 .

#### “ T Í T U L O III “

##### Reglas generales

**Artículo 54** – Las autoridades de la Administración del Estado, cualquiera que sea la denominación con que las designen la Constitución y las leyes, y los funcionarios de la Administración Pública, sean de planta o de contrata, deberán dar estricto cumplimiento al principio de la probidad administrativa.

El principio de la probidad administrativa consiste en observar una conducta funcionaria intachable y un desempeño honesto y leal de la función o cargo, con preeminencia del interés general sobre el particular.

Su inobservancia acarreará las responsabilidades y sanciones que determinen la Constitución y las leyes y el párrafo 4º de este Título, en su caso.

**Artículo 55** – El interés general exige el empleo de medios idóneos de diagnóstico, decisión y control, para concretar dentro del orden jurídico, una gestión eficiente y eficaz. Se expresa en el recto y correcto ejercicio del poder público por parte de las autoridades administrativas; en lo razonable e imparcial de sus decisiones; en la rectitud de ejecución de las normas, planes, programas y acciones; en la integridad ética y profesional de la administración de los recursos públicos que se gestionan; en la expedición en el cumplimiento de sus funciones legales, y en el acceso ciudadano a la información administrativa, en conformidad a la ley.

- De acuerdo a lo expuesto anteriormente en autos, tenemos que por parte de la Recurrida:
  - No ha existido un recto y correcto ejercicio del poder público
  - No se ha actuado con la debida probidad, eficacia y eficiencia en la gestión pública
  - No se ha actuado con rectitud en el cumplimiento de las normas técnicas y legales, por negligencia, desidia e incumplimiento de obligaciones del cargo
- Por tanto, dada la inobservancia mencionada, el Recurrido ha actuado ilegalmente en su anuncio de **“autorizar la utilización de la autopista Costanera Norte a 80 km / hora”**.

#### **D – ACCIÓN QUE AMENAZA GARANTÍA CONSTITUCIONAL**

- El Artículo 19, apartado 1º de la Constitución Política de Chile dice : *“ La Constitución asegura a todas las personas: 1º El derecho a la vida y a la integridad física y psíquica de la persona”*
- Por consiguiente, al determinarse arbitrariamente e ilegalmente por el recurrido una velocidad de régimen en los túneles de la autopista a 80 km / hora, se está *·“amenazando el libre ejercicio de la garantía que otorga el Art. 19, apartado 1º de la Constitución Política de Chile”,*

POR TANTO, acudimos a la tutela judicial con el fin de evitar el atropello a los derechos constitucionales de nuestros representados, de acuerdo a las atribuciones otorgadas a la Corte de Apelaciones pertinente por el Artículo 20º de la Constitución Política de Chile, lo dispuesto en el Auto Acordado de la Excelentísima Corte Suprema actualmente vigente, para reestablecer el imperio del derecho , amenazado expresamente por la acción del recurrido, y narrado en autos, y en atención a que esta presentación la hacemos oportunamente dentro de plazo.

SOLICITAMOS A S.S.I., en conformidad a lo dispuesto en los artículos 6º, 7º , 19 N° 1º, 20, de la Constitución Política de la República, las disposiciones contenidas en la ley de Probidad Administrativa, tener por deducido el presente recurso de protección en contra del recurrido, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, representado por el Ministro pertinente, Ing. Jaime Estévez, acogerlo a tramitación, habida consideración de los serios y graves

antecedentes en que se funda, hechos valer en esta presentación y en definitiva declarar arbitraria e ilegal y una amenaza para el libre ejercicio del derecho que garantiza el Art. 19º , N° 1º de nuestra Constitución Política de Chile la acción impugnada, reestableciendo el imperio del derecho, **todo ello con costas.**

## PETICIONES CONCRETAS PARA EL RESTABLECIMIENTO DEL DERECHO

Atendidos los graves antecedentes que se originan con **“la fijación de una velocidad de 80 km / hora”** para la circulación vehicular en la autopista Costanera Norte, inaugurada el día 12 de Abril de 2005, en la ciudad de Santiago, rogamos a **S.S.I.** se adopten las siguientes resoluciones o medidas cautelares:

- Se precise que la velocidad de circulación de los vehículos por el interior de los túneles de la Costanera Norte a 80 km / hora es gravemente peligrosa para la integridad y la vida de los usuario, y constituye una amenaza para el libre ejercicio del derecho de la garantía del Art. 19º, punto 1º, de la Constitución Política de Chile
- Se ratifique para el mismo sector como máxima velocidad aceptable y compatible con la seguridad de los usuraos, una equivalente a 50 km / hora
- Se ordene a la recurrida que haga cumplir esta disposición, modificando la velocidad de régimen de los túneles de la autopista de acuerdo a lo precisado anteriormente

## PRIMER OTROSI

Se acompañan con citación los siguientes documentos :

- 1º -- Publicación en diario “El Mercurio”, 5 / 10 / 1999, Costanera Norte
- 2º -- Carta pública de los ciudadanos Christian de Groote, Remberto Echeverría y Patricio Herman al Ministro Obras Públicas, Ing. Jaime Estévez, 3 / Enero / 2005
- 3º -- Carta privada del Ing. Remberto Echeverría al Ministro Moptt, Ing. Jaime Estévez, (4 / 03 / 2005)
- 4º -- Carta privada de los profesionales Christian de Groote y Remberto Echeverría al Ministro MOPTT, Ing. Jaime Estévez ( 24 / 03 / 2005 )
- 5º -- Publicación sobre Costanera Norte en diario El Mercurio ( 3 / 04 / 2005 )
- 6º -- Publicaciones sobre inicio del servicio en la Costanera Norte, efectuado por el recurrido en diarios La Tercera ( 9 / 04 / 2005 ) y Siete mas Siete ( 9 / 04 / 2005 )
- 7º -- Publicación en diario El Mercurio ( 17 / 04 / 2005 ) de opiniones disidentes sobre la Costanera Norte



## SEGUNDO OTROSÍ

Solicitamos a S.S.I se efectúen las siguientes diligencias en parte de probanzas, a fin de una adecuada precisión técnica:

1º -- Se solicite al Recurrido que, haga entrega de copias de los planos del trazado topográfico de los túneles de la Costanera Norte, similares a los entregados al Colegio Ingenieros en Abril de 2002, y también de los correspondientes perfiles longitudinales en el cual se incluyen las diferentes pendientes para ambos túneles, Norte, sentido tránsito Oriente – Poniente, y Sur, sentido tránsito Poniente -- Oriente

2º -- Se solicite al recurrido, entregar copias de los " estudios de viabilidad de seguridad" que se suponen debió haber entregado la concesionaria Costanera Norte S.A. al recurrido en su solicitud de modificación del trazado proyecto licitado, con anterioridad a Enero / 2001, fecha en que el recurrido señaló al país haber autorizado la modificación del eje del proyecto Concesión Internacional Sistema Oriente – Poniente licitado por calle Bellavista y su reemplazo por el trazado por el lecho del río Mapocho.

TERCER OTROSÍ – Por analogía, y por considerarlo como un elemento importante para S.S.I, se citan antecedentes ocurridos en túneles europeos de Los Alpes

- En túneles carreteros de Los Alpes, Mont Blanc, Tauern y San Gotardo, años 1999 y 2001, ocurrieron tres graves accidentes con varias decenas de víctimas fatales. El correspondiente al Mont Blanc, adquirió caracteres de tragedia, en el cual murieron 39 personas de nueve nacionalidades, horriblemente asfixiadas y calcinadas en sus propios vehículos, ante un voraz incendio, que duró dos días El tránsito del túnel estuvo interrumpido por dos años.
- Dichos accidentes originaron un gran desconcierto, temor e intranquilidad en la opinión pública europea, obligando a las autoridades adoptar modificaciones mas restrictivas a las normas técnicas de construcción y explotación de túneles.  
Se adjuntan antecedentes al respecto.
- El 31 / Enero / 2005 se inició en Genneville, Francia, el trascendental juicio criminal y civil, con ocasión de la tragedia del Mont Blanc ( 1999 ), con 16 personas, naturales y jurídicas, acusadas y unos 200 acusadores.
- Se adjuntan antecedentes

CUARTO OTROSÍ – S.S.I., dejamos establecido que, de acuerdo a lo dispuesto por el punto 2º del Auto Acordado de la Excelentísima Corte Suprema del veinticuatro de junio de mil novecientos noventa y dos, actualmente vigente, actuamos en estos autos *“en nombre”* de usuarios de la autopista Costanera Norte; ya que estos ciudadanos han sido engañados por el recurrido, y confiando en sus aseveraciones erróneas transmitidas por los diferentes medios de comunicación, transitan por los túneles de la autopista, ignorando el grave peligro que los acecha a la vuelta de cada curva.

No tenemos *“mandato especial”* de estos ciudadanos; pero si peticiones verbales de algunos de ellos y especialmente de sus familiares, que nos han solicitado actuemos ante la justicia en su nombre, a fin prevenir trágicas consecuencias

CORTE DE APELACIONES DE SANTIAGO  
Nº ING. : 2711 – 2005  
FECHA : 29 – 04 – 2005  
SECRETARÍA : TRABAJO – MENORES – P.LOCAL  
FOLIO : 33249 HORA : 12: 45

SECRETARÍA	ESPECIAL
TIPO DE RECURSO	DE PROTECCIÓN
INGRESO CORTE	2711 -- 2005
RECURRENTES	REMBERTO ECHEVERRÍA Y OTROS
RECURRIDO	MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
EN LO PRINCIPAL	INTERPONE RECURSO DE REPOSICIÓN
PRIMER OTROSÍ	ADJUNTA ANTECEDENTES
SEGUNDO OTROSÍ	TÉNGASE PRESENTE RECURRENTES COMO PARTE DIRECTA EN RECURSO

#### ILUSTRÍSIMA CORTE DE APELACIONES

**REMBERTO ECHEVERRÍA ACUÑA**. CI : 2.930.637 – 0, ingeniero civil, registro Nº 5554 del Colegio Ingenieros de Chile A.G., domiciliado en Almirante Latorre 475 – B, comuna de Santiago, por si, y también en nombre de **HÉCTOR ARROYO LLANOS**, CI : 2.559.176 – 3, arquitecto, domiciliado en Carabineros de Chile 33, Depto. 112, comuna de Santiago, **MIGUEL PRIETO DOMÍNGUEZ**, CI : 6.486.026 – 7, arquitecto, domiciliado en Las Perdices 911.comuna de La Reina, **EDMUNDO ROJAS RETAMAL**, CI : 8.752.314 – 4, periodista, domiciliado en Jaime Guzmán 3293, comuna de Ñuñoa, **RAÚL VALDEBENITO SEPÚLVEDA**, CI : 3.408.962 – 0, periodista, domiciliado en Calle Nueva 1860, Depto.21, comuna de Ñuñoa, respetuosamente ante USÍA ILUSTRÍSIMA venimos en Interponer recurso de reposición, dentro de tercero día, con relación al fallo dictado por la Primera Sala de la Corte de Apelaciones de Santiago, de fecha de 26 de Abril de dos mil cinco, y que declaró inadmisibles por falta de fundamentos el recurso de protección de autos, esto en atención a precisiones de hecho y de derecho, que exponemos a continuación:

## I – FUNDAMENTOS TÉCNICOS

La acción que fundamenta esencialmente nuestra solicitud de recurso de protección ante S.S.I es la velocidad de 80 km / hora que el recorrido ha fijado a los túneles de la costanera Norte, la cual viola las normas técnicas de seguridad del Manual de Carreteras del recorrido; ya que es mayor que la permitida, poniendo así en grave peligro a los miles de automovilistas que circulan confiados por dichos túneles.

### Antecedentes en autos

Señalamos los principales acápites que tienen relación directa con esta anomalía, textual en autos:

■ A fojas 2

*“ El Colegio de Ingenieros de Chile, ya en el año 2001 dio a conocer a la opinión pública y al MOPTT sus observaciones al proyecto alternativo por el lecho del río Mapocho, diferente al proyecto licitado el año 2000, señalando que en lo principal presentaba dos importantes falencias:*

- *Inseguridad para la circulación de los vehículos con curvas de radio reducido, alta afluencia y a velocidad de 80 km / hora, y que ameritaba efectuar un exhaustivo estudio al respecto”*

- El Colegio de Ingenieros de Chile es una institución gremial, rectora de la ingeniería

en el país, sin fines de lucro, de sólido prestigio y tradición. Por tanto, su opinión de inseguridad para la circulación de los vehículos a 80 km / hora merece credibilidad de toda la ciudadanía, y por tanto también de S.S.I

- Se adjunta carta publicada en El Mercurio el 13 de Febrero de 2001, en OTROSÍ, documento 1°

■ A fojas 4

*“ La velocidad es un factor muy importante en la seguridad de los vehículos que circulan en una autopista, la cual depende de las características de infraestructura y de la geometría de ésta. Por tanto, la presencia de anomalías en la infraestructura y/o en la geometría de una carretera, implica que se deba “disminuir la velocidad” máxima de circulación para así garantizar una adecuada seguridad a los usuarios “*

- Esta consideración es evidente para cualquier ciudadano, y con mucha mayor razón

para los Ministros integrantes de la Sala de Cuentas de la I. Corte de Apelaciones de Santiago

- *A fojas 5*
- *“ Los túneles deben construirse en línea recta. Si por alguna razón, se hace indispensable*

*el trazado de curvas en su interior, éstas deben ser las mínimas y de radios muy amplios, de modo que posibiliten una total visibilidad a los conductores.*

*El trazado topográfico de los túneles de marras consideró la construcción de 20 curvas, 10 en cada túnel, simétricas, paralelas y contiguas, separadas por el muro medianero, o sea, curvas al por mayor*

*Se ha determinado una velocidad de régimen de 80 km / hora al interior de los túneles, sin considerar el trazado de las curvas del río Mapocho, lo cual es insólito*

*Un largo excesivo de 7 km, en el cual un trazado con curvas interiores y un uso repetitivo durante el día, implican un importante factor negativo psicológico para los conductores.*

*Un accidente al interior de un túnel aumenta en grado sumo su magnitud y gravedad, con relación al mismo accidente en el exterior, dado el encierro y dificultad de evacuación de las personas.*

*Las normas técnicas de seguridad del Manual de carreteras ( Volumen III ) del MOPTT precisan que la velocidad de diseño de un túnel debe ser mayor en 20 km / hora a la velocidad de régimen que se autorice; esto en atención a las dificultades que este tipo de obras involucra .*

*Sin embargo, el diseño del trazado sinuoso de los túneles por el lecho del río Mapocho implica que la totalidad de las curvas no disponen de la visibilidad adecuada para evitar una colisión ante una frenada de emergencia de un vehículo circulando a 100 km / hora si se encuentra intempestivamente con un vehículo que lo antecede detenido en alguna de las curvas “*

- Las normas de seguridad del propio recorrido son categóricas y precaven la Integridad y vida de los usuarios de la autopista. Lo que pasa aquí es que éstas no se han cumplido, y por lo tanto se deja el riesgo de accidentes al azar, lo cual constituye una grave irresponsabilidad.

El diario El Mercurio publica en su edición del 17 / 04 / 2005, en una crónica sobre la Costanera Norte, presenta las voces disidentes, con títulos destacados .

*“ Las autopistas son un atentado urbano “ -- “ Los túneles constituyen un peligro para los usuarios “ Se puede apreciar claramente en fotos inserta en dicha publicación, lo pronunciado de las curvas y su nula visibilidad para avanzar con plena seguridad.*

Esto constituyen categórico fundamentos para cualquier ciudadano, con mayor razón para los Ministros de la Primera Sala de la Corte de Apelaciones.

■ A fojas 7

***“ A – Análisis simple desde el punto de vista de la ciudadanía***

*Presentamos a S.S.I. un análisis simple, que puede efectuar cualquier ciudadano, y que se basa en una comparación de los túneles Costanera Norte y la Av. Kennedy*

*Ambas vías son de aproximadamente 7 km de longitud*

*Ambas vías tienen tres pistas de circulación*

*Ambas vías tienen varios enlaces con otras vías a lo largo de su recorrido*

*Los túneles de la Costanera Norte tienen diez curvas de radios reducidos cada uno, y escasa visibilidad; la Av. Kennedy es recta en todo su recorrido, con algunos radios de gran amplitud y que se asimilan a rectas, con amplia visibilidad.*

*La A. Kennedy, durante toda su existencia anterior, a que se integrara al sistema de la Costanera Norte, tenía una velocidad de régimen determinada por la autoridad de 80 km / hora-*

*Para cualquier conductor, los túneles ofrecen mayores dificultades negativas para conducir vehículos por un túnel, como lo hemos señalado en autos*

*¿ Puede concebirse que ambas vías de circulación tengan la misma velocidad de*

*circulación a 80 km / hora ?*

*La respuesta de sentido común sería NO*

*Si consideramos que el año pasado en la Av. Kennedy, una estadística negra, nos señala 177 accidentes, con 6 víctimas fatales, la mayoría por choques por alcance*

*Si tuviéramos que los túneles de la Costanera Norte fuesen rectos, o con algunos radios de gran amplitud, con amplia visibilidad, como en recta, y si la velocidad de la Av. Kennedy. De 80 Km / hora, fuese la adecuada, ¿ cuál sería la velocidad que le asignaríamos a los túneles de la Costanera Norte ?*

*La respuesta de sentido común sería obvia : 60 km / hora*

*Pero si en la realidad, los túneles de la Costanera Norte tienen curvas al por mayor, con radios estrechos, ¿ cuál sería la velocidad que le daríamos a estos túneles ?*

*La respuesta sería obvia : 50 km / hora,*

*Como podemos observar, esta velocidad máxima de 50 km / hora, definida de modo simple, , lo cual puede efectuar cualquier ciudadano, difiere bastante de los 80 km / hora de la velocidad determinada por el recorrido para los túneles de la Costanera Norte”*

- Éste es un análisis muy simple, de sentido común, y que nos precisa que la velocidad máxima a permitir para los túneles de la Costanera Norte, a fin de otorgar seguridad adecuada a sus usuarios, no puede ser mayor a los 50 km / hora

Por tanto, con mucho mayor razón será una razón poderosa para tener en cuenta por los Ministros de la Sala de Cuentas de la Corte de Apelaciones de Santiago

- Destacamos algunos antecedentes y añadimos otros no considerados antes en autos:
  - La velocidad de 80 km / hora para los túneles de la Costanera Norte está bien definida en el anuncio oficial del recorrido del 8 de Abril de 2005, informada en antecedentes de periódicos La Tercera y Diario Siete, PRIMER OTROSÍ, a fojas 15, documentos 6°
  - La velocidad determinada por la Concesionaria Costanera Norte S.A. , y aprobada por el recorrido para la Av. Kennedy, como eje integrante de la autopista Concesión Internacional Sistema Oriente – Poniente ( Costanera Norte ), está definido en documento denominado “ COSTANERA NORTE – Para que estés más cerca del proyecto, elaborado por la Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A., visado por el MOP, y que se adjunta en PRIMER OTROSÍ de estos autos, como documento 2°

## Consecuencias trágicas ocurridas

### ■ A fojas 16

En PRIMER OTROSÍ, fuimos claros, y mostramos los accidentes en túneles de Los Alpes ocurridos los años 1999 y 2001, con trágicas consecuencias

Hoy en PRIMER OTROSÍ de estos autos, presentamos antecedentes, documento 3º

### ■ Accidente tren rápido ocurrido recientemente en Japón

Todas las agencias noticiosa han informado sobre el dantesco accidente ocurrido a un Tren Rápido en una ciudad cercana a Tokio, en Japón

La causa preliminar, y muy probable, habría sido el exceso de velocidad de un conductor inexperto. Una cierta curva de la ciudad, cuya velocidad estaba determinada para 70 km / hora, el tren Rápido, ante un atraso de su itinerario, la habría tomado a unos 130 km / hora, originado el descarrilamiento y choque frontal de dicho tren con edificios cercanos, originado la tragedia, que hoy enluta Japón, con mas de un centenar de víctimas fatales y mas de cuatrocientos heridos de gravedad.

## Consecuencias que podrían ocurrir en la Costanera Norte

- Hemos precisado que los túneles de la Costanera Norte no permiten velocidades superiores a los 50 km / hora para circular con la adecuada seguridad por parte de los usuarios
- Existe el grave riesgo que, los vehículos circulando a 80 km / hora se encuentren con un vehículo detenido en una curva, no alcancen a frenar y se origine una colisión en cadena, de imprevisibles y trágicas consecuencias
- Los recurrentes, al presentar este recurso de protección, a nombre de los usuarios de la autopista de marras, no queremos que ocurra una tragedia similar en nuestro país
- Al parecer, a los Señores Ministros de la sala de Cuentas de la Corte de Apelaciones, esta posibilidad de ocurrencia de una tragedia, no pareciera preocuparles

## II --- FUNDAMENTOS JURÍDICOS

- Los fundamentos jurídicos han sido categóricamente precisados en autos, a Fojas 12, 13 y 14, y suponemos que ellos han sido leídos y comprendidos por los Señores Ministros



- Estos son categóricos y fundamentan en derecho impetrar la protección a esa Ilustrísima Corte, la cual ha sido denegada, de modo insólito, por la sala de Cuentas.
- En el fallo, existen abiertas contradicciones :
  - Éste, en su considerando 1, dice que , de acuerdo al Auto Acordado de la Excma. Corte Suprema vigente, se puede ocurrir de protección ante una perturbación privación o AMENAZA, arbitraria o ilegal, del ejercicio de la garantía constitucional del Art. 19, numeral 1º
  - Se ha probado en autos, y reiterado en estos autos, que ha existido AMENAZA NO SÓLO ARBITRARIA, SINO QUE TAMBIÉN ILEGAL DEL EJERCICIO DE LA GARANTÍA CONSTITUCIONAL
  - Se ha declarado inadmisibile el recurso en atención a MANIFIESTA FALTA DE FUNDAMENTOS
  - Se ha señalado en autos, y se ha precisado categóricamente en estos autos, la clara existencia de LOS DEBIDOS FUNDAMENTOS TÉCNICOS Y JURÍDICOS
  - Desconocerlos, es SIMPELMENTE CONFIRMAR el atropello al derecho que ha efectuado el recurrido

### III -- CONCLUSIONES

- La fijación de la velocidad de 80 km / hora en túneles de la Costanera Norte por parte del recurrido implica una flagrante violación al derecho
- Los recurrentes, como un deber de conciencia para con la sociedad en la cual nos desempeñamos, hemos acudido de protección a S.S.I, a fin de que se restituya ese derecho quebrantado, en defensa de la integridad y vida de los usuarios de la autopista de marras
- Se da el insólito caso que, la Sala de Cuentas de la Corte de Apelaciones, en un fallo insólito, confirma el quebrantamiento del derecho, y niega la posibilidad de que sea analizado y discutido el fondo del recurso, dejando a los usuarios de la autopista entregados al azar de su destino en túneles que mañana podrían constituirse en dos grandes ataúdes de 7 km de longitud
- Estas actitudes en casos aislados que ocurren a veces, son los que contribuyen a que la opinión pública se forme una visión distorsionada del Poder Judicial
- Dejamos claramente sentado que los recurrentes, muy por el contrario, tenemos confianza irrestricta en la transparencia, corrección y eficiencia del desempeño de

nuestros Tribunales de Justicia, razón por la cual estamos acudiendo de reposición en estos autos

POR TANTO, SOLICITAMOS A S.S.I., en conformidad a lo dispuesto pertinentemente en la Constitución Política de la República, Leyes, Auto Acordado de la Excma. Corte Suprema, se modifique el fallo de fecha veintiséis de Abril de dos mil cinco, y se declare admisible el recurso de protección ROL : 2711 – 2005, y sea sometido a tramitación como corresponde

#### RIMER OTROSI

Se acompañan con citación los siguientes documentos :

- 1º -- Carta de El Mercurio , 13 / 02 / 2001
- 2º - Documento de la Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A.
- 3º -- Crónica internacional de El Mercurio, 11 / 02 / 2005

SEGUNDO OTROSÍ – Hacemos presente a S.S.I. que, los recurrentes nos hacemos también parte directa en el recurso, dado que :

- Si bien no nos amenaza permanentemente el quebrantamiento del derecho al impedir circular por los túneles de la Costanera Norte, ya que no lo necesitamos diariamente para movilizarnos a nuestros trabajos
- Si nos afectaría ocasionalmente, al impedirnos movilizarnos desde el Aeropuerto Internacional al sector Oriente de la ciudad o viceversa con seguridad por dichos túneles en ciertas oportunidades, cuando ello sea menester

CORTE SUPREMA  
11 - MAYO - 2005  
SECRETARÍA CHILE  
ROL : 2096 -- 2005

TIPO DE RECURSO	DE QUEJA
RECURRENTES	REMBERTO ECHEVERRÍA, HÉCTOR ARROYO Y MIGUEL PRIETO
ABOGADO PATROCINANTE	MAX SILVA DEL CAMPO
EN LO PRINCIPAL	INTERPONE RECURSO DE QUEJA
PRIMER OTROSÍ	ACOMPaña DOCUMENTOS
SEGUNDO OTROSÍ	SE TRAIGA A LA VISTA EL EXPEDIENTE
TERCER OTROSÍ	SOLCITA ORDEN DE NO INNOVAR
CUARTO OTROSÍ	PATROCINIO Y PODER

#### EXCELENTÍSIMA CORTE DE APELACIONES

**REMBERTO ECHEVERRÍA ACUÑA**, CI : 2.930.637 – 0, ingeniero civil, registro N° 5554 del Colegio Ingenieros de Chile A.G., domiciliado en Almirante Latorre 475 – B, comuna de Santiago, **HÉCTOR ARROYO LLANOS**, CI : 2.559.176 – 3, arquitecto, domiciliado en Carabineros de Chile 33, Depto. 112, comuna de Santiago, **MIGUEL PRIETO DOMÍNGUEZ**, CI : 6.486.026 – 7, arquitecto, domiciliado en Las Perdices 911, comuna de La Reina, en relación a los autos sobre RECURSO DE PROTECCIÓN, ROL : 2711 – 2005, en contra del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, representado por el Ministro Don Jaime Estévez Valencia, CI se desconoce, domiciliado para estos efectos en Morandé 71, comuna de Santiago, seguido ante la I. Corte de Apelaciones de Santiago, respetuosamente ante USÍA EXCELENTÍSIMA, dentro de plazo, venimos en impetrar RECURSO DE QUEJA en contra de los Ministros integrantes de la Primera Sala de la I. Corte de Apelaciones de Santiago, Sr. Rubén Ballesteros Cárcamo, Sr. Patricio Villarroel Valdivia y el Abogado integrante Sr. Benito Matriz Aymerich, por

la resolución dictada con fecha cinco de Mayo de dos mil cinco, en la cual se rechazó el Recurso de Reposición presentado por esta parte con fecha veintinueve de Abril de dos mil cinco, basado en los antecedentes que pasamos a exponer :

## EXORDIO

- Con fecha veintitrés de Abril de dos mil cinco, los aquí firmantes recurrimos de protección, e  
contra del MOPTT, el Recurrido, en atención a que se fijó una velocidad de 80 km / hora para la circulación de vehículos al interior de los dos túneles de la autopista Costanera Norte, sentido tránsito oriente – poniente, lado norte, y sentido tránsito Poniente – Oriente, lado sur, sector puente Lo Saldes a Vivaceta, dado que el trazado anómalo de dichos túneles, con 20 curvas de radio reducido, que varían entre 300 a 1.100 mtrs., y de acuerdo a las normas técnicas de seguridad según Manual de Carreteras del propio MOPTT, Volumen III, no permiten mas que una velocidad de 50 km / hora acorde con la seguridad de los usuarios, originándose así un riesgo evidente de accidentes por choques múltiples por falta de visibilidad para detener los vehículos mediante una frenada ante cualquier vehículo detenido en alguna de las curvas del recorrido de 7 km
- Demostramos a fojas 12,13 y 14 del libelo Rol : 2711 – 2005 de la I. Corte de Apelaciones que esta acción del MOPTT, el recurrido en el recurso, era no sólo ilegal sino también arbitraria, y que amenazaba el ejercicio de la garantía del Art. 19, numeral 1º de la Constitución de la República, el que asegura a todas las personas el derecho a la vida, integridad física y psíquica
- Que el recuso se había presentado dentro de plazo
- Que de acuerdo a lo dispuesto por el Auto Acordado de la Excma. Corte4 Suprema, correspondía acoger el recurso de protección a tramitación-
- No obstante estos antecedentes categóricos, la Primera Sala de la Corte de Apelaciones declaró inadmisibile por manifiesta falta de fundamentos el recurso de protección, a fs. 18 de estos autos

- Prosiguiendo en derecho, de acuerdo a lo dispuesto pro el Auto Acordado de esa Excma. Corte Suprema, vigente, art. 2º, inciso segundo, párrafos finales, *“ la que no será susceptible de recurso alguno, salvo el de reposición ante el mismo tribunal, el que deberá interponerse dentro de tercero día ”*, presentamos recurso de reposición dentro de plazo
- Habida resolución, la Primera Sala rechazó dicha reposición aduciendo que los argumentos presentados no lograron desvirtuar los fundamentos tenidos en consideración al dictar la resolución recurrida

## EL DERECHO

Por tanto, y en derecho, de acuerdo a lo dispuesto por los Artículos 545º y 549º del Código Orgánico de Tribunales, y lo dispuesto por el Auto Acordado de la Excma. Corte Suprema sobre tramitación y fallo de los Recursos de Queja, vigente, hemos acudido de queja, ante Usía Excelentísima, por considerar que la resolución de la Primera Sala de la I. Corte de Apelaciones de Santiago, constituida por los Ministros Sr. Rubén Ballesteros Cárcamo, Patricio Villarroel Valdivia y abogado integrante Sr. Benito Mauriz Aymerich, recaída en recurso de reposición de los recurrentes, con fecha cinco de mayo de dos mil cinco, adolece de graves faltas y abusos, los cuales se expondrán a continuación, y que deben ser enmendados y sancionados.

## LAS RESOLUCIONES

En resolución sobre la recurrida, a fojas 26, la Primera Sala de la I. Corte de Apelaciones dice textualmente:

“ Santiago, veintiséis de abril de dos mil cinco

Visto y teniendo presente

1 -- Que el Recurso de Protección tiene por objeto restablecer el imperio del derecho cuando éste ha sido quebrantado por actos u omisiones arbitrarias o ilegales que amenazan, perturban o privan del ejercicio legítimo de alguna de las garantías taxativamente numeradas en el artículo 20 de la Constitución Política de la República, dejando a salvo las demás acciones legales

2 – Que los hechos descritos en la presentación de fojas 1 exceden las materias que deben ser conocidas por el presenta recurso, condiciones en la que tiene aplicación la norma de inadmisibilidad establecida en el auto acordado respectivo con las expresiones “manifiesta falta de fundamentos·

Y de conformidad, además, con lo señalado nº 2, inciso segundo del Auto Acordado de la Excma. Corte Suprema Sobre Tramitación y Fallo del Recurso de Protección, se declara **inadmisible** el interpuesto a fojas 1 “

Archívese

Nº 2.711 -- 2005-05-09

Pronunciada por la Primera Sala esta Corte de Apelaciones, integrada por los Ministros Sr. Rubén Ballesteros Cárcamo, Sr. Carlos Fernando Gajardo Galdamez y la abogado integrante Señora Paulina Veloso Valenzuela

- En resolución sobre el recurso de reposición, a fojas 35, la Primera Sala de la I. Corte de Apelaciones dice textual :

“ Santiago, cinco de mayo de dos mil cinco

“ Proveyendo a fojas 27 : A lo principal, Atendido que los argumentos expresados no logran desvirtuar los fundamentos tenidos en cuenta al dictar la resolución recurrida, se rechaza la reposición.

Al Primer Otrosí, a sus antecedentes

Al Segundo Otrosí, a lo resuelto

Nº 2.711 -- 2005-05-09

Pronunciada por la Primera Sala de esta Corte de Apelaciones, integrada por los Ministros Sr. Rubén Ballesteros Cárcamo, Sr. Patricio Villarroel Valdivia y el abogado integrante Sr. Benito Mauriz Aymerich

## CONSIDERACIONES

- Los Ministros de la Primera Sala de la Corte de Apelaciones de Santiago, al rechazar el recurso de reposición, por insuficiencia de antecedentes presentados, con fecha cinco de mayo de dos mil cinco, están convalidando de hecho los considerandos de la resolución de la misma sala del fecha veintiséis de Abril de dos mil cinco

- El Código Orgánico de Tribunales en su Artículo 5<sup>a</sup> dice textual  
*“ A los tribunales mencionados en este artículo le corresponderá el conocimiento de todos los asuntos judiciales que se promuevan dentro del territorio de la República, cualquiera que sea su naturaleza o la calidad de las personas que en ellos intervengan, sin perjuicio de las excepciones que establezcan la Constitución y las leyes “*
- Estas disposiciones también están acorde con lo dispuesto en los artículos 1<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup> y 3<sup>o</sup>, del Código de Procedimiento Civil
- La Constitución Política de la República en su Artículo 20<sup>o</sup> dice textual :  
*“ El que por causa de actos u omisiones arbitrarios o ilegales sufra privación, perturbación o amenaza en el legítimo ejercicio de los derechos y garantías establecidas en el artículo 19, números 1<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup>, 3<sup>o</sup> inciso cuarto, 4<sup>o</sup>, 5<sup>o</sup>, 6<sup>o</sup>, 9<sup>o</sup> inciso final, 11<sup>o</sup>, 12<sup>o</sup>, 13<sup>o</sup>, 15<sup>o</sup> 16<sup>o</sup> en lo relativo a la libertad de trabajo, 19<sup>o</sup>, 21<sup>o</sup>, 22<sup>o</sup>, 23<sup>o</sup>, 24<sup>o</sup> y 25<sup>o</sup> podrá ocurrir por sí o por cualquiera a su nombre, a la Corte de Apelaciones respectiva, la que adoptará de inmediato las providencias que juzgue necesarias para restablecer el imperio del derecho y asegurar la debida protección del afectado, sin perjuicio de los demás derechos que pueda hacer valer ante la autoridad o los tribunales correspondientes”.*
- Como vemos, la Constitución no hace ninguna excepción de materia alguna para que no sea abordada por las Cortes de Apelaciones respectivas
- Tampoco existe ley alguna que haga la excepción de que una materia que atenta contra la vida de los ciudadanos, como es la acción del recurrido en los autos del recurso de protección presentado, no deba ser tratada ante los Tribunales de Justicia.
- Aún mas, por tratarse de una materia de naturaleza técnica expuesta al tribunal, se tiene que los magistrados al dictar sentencia, y de acuerdo con lo dispuesto en los Artículos 159<sup>o</sup>, 341<sup>o</sup> y 411<sup>o</sup> del Código de Procedimiento Civil , podrán recurrir a informes de peritos y también a las inspecciones personales, en este caso muy valederas para visualizar las condiciones anormales del trazado de los túneles de la autopista Costanera Norte.
- Tampoco el auto acordado vigente considera ninguna excepción, y es taxativo en su expresión del punto 1<sup>o</sup>, señalado en la resolución del recurso con fecha veintiséis de abril de dos mil cinco
- Por tanto, el punto 2 de la resolución de fojas 18 de autos, *“ Que los hechos descritos en la presentación de fojas 1 exceden las materias que deben ser conocidas por el presente*



*recurso*", no tiene respaldo jurídico alguno, ni en la Constitución, ni en las leyes, ni en el Auto

Acordado respectivo, y que los magistrados recurridos han ratificado de modo categórico en su resolución de fojas 35 en autos,

- Por tanto, queda ampliamente demostrado que dichos magistrados han cometido faltas contra el derecho, el cual deben restablecer, y además abusos de poder en contra de los recurrentes..
- En lo que concierne al considerando segundo de la resolución de marras, "*condiciones en la que tiene aplicación la norma de inadmisibilidad establecida en el auto acordado respectivo con las expresiones "manifiesta falta de fundamentos"*", decimos:
- La disposición pertinente no tiene ninguna relación con la disposición anterior, cuya improcedencia jurídica ha sido demostrada, por lo tanto carece de validez jurídica
- Analizando la expresión "manifiesta falta de fundamentos", para declarar la inadmisibilidad de un recurso, tenemos :
  - El espíritu de la Excma. Corte Suprema, al dictar dicha consideración, tuvo en mente agilizar la tramitación de los recursos de protección, y eliminar la vista del fondo de un gran número de ellos, cuyos fundamentos jurídicos son muy débiles, y no ameritan en primera instancia una dedicación y pérdida de tiempo de un análisis mas concienzudo
  - Por tanto, hizo hincapié que se cumplieran dos condiciones. Que sea "manifiesta", y que sea por "unanimidad", como resolución meramente fundada.
- Por otra parte, tenemos que los antecedentes expuestos en autos, muy por el contrario de la resolución, presentan suficientes fundamentos, tanto técnicos, como jurídicos, que ameritan que el recurso sea sometido a tramitación, como pasamos a demostrar a continuación.

## **FUNDAMENTOS TÉCNICOS**

Los fundamentos técnicos están detalladamente descritos a fojas 28, 29 y 30 de estos autos

No obstante, los señalaremos una vez mas :

### **Normas Técnicas**

- Las normas técnicas de seguridad vigentes internacionalmente y también las del propio Recurrido, Manual de Carreteras, Volumen III, son taxativas y rigurosas y especifican que :
  - Dadas las condiciones psicológicas y técnicas negativas de los túneles, se deben diseñar éstas obras para un velocidad 20 km / hora mayor que la velocidad de circulación que se autorice ( Manual Carreteras del MOP, Volumen III, Norma 3.802.1), adjunta como documento 2º en PRIMER OTROSÍ de esta presentación
  - Con relación a las curvas que se pueden diseñar al interior de los túneles, dice el Manual de carreteras del MOPP, Volumen III, Norma N° 3.802.2, textual : “ De aquí resulta la necesidad de utilizar radios de curvatura suficientemente grandes para que se mantenga siempre la visibilidad mínima de parada, ante un obstáculo en la calzada:
  
- En el caso de los túneles de la Costanera Norte, existe un gran número de curvas, 20 en total, con radios reducidos, en ninguna de las cuales existe suficientemente visibilidad para detener los vehículos a una velocidad de diseño de 100 km / hora, superior a la velocidad autorizada de 80 km / hora, esto de acuerdo a la norma técnica anterior.
- La aplicación de dichas normas, sólo permiten una velocidad máxima de circulación en su interior de 50 km / hora, a fin de minimizar los riesgos de accidente
- Lo anterior implica que la propaganda de la Concesionaria Costanera Norte S.A., visada por el MOPTT, con el eslogan “ Viaja Seguro en tu Autopista “ , distorsiona la realidad, e induce erróneamente a los usuarios, documento 3º del PRIMER OTROSÍ de esta presentación.

#### **Colegio de Ingenieros de Chile**

- Las observaciones del Colegio Ingenieros, con relación al proyecto alternativo por el lecho del río Mapocho, El Mercurio, 13 / Febrero / 2001, a fs. 19 en autos Rol : 2711 – 2005I. Corte de Apelaciones de Santiago, son taxativas :
 

*“ Las observaciones planteadas por la comisión al proyecto original en cuanto a los problemas de seguridad vial para la circulación en túneles con curvas, con flujos vehiculares*

*importantes a alta velocidad 80 km / hora, se mantienen en su totalidad, por lo que corresponde insistir en la necesidad de realiza un cuidadoso estudio para minimizar las posibilidades de accidentes dentro del túnel “*

#### **Observaciones de sentido común**

- Se tiene que para el eje Kennedy, perteneciente a la autopista Costanera Norte, de unos 7 km de longitud, al aire libre, con tres pistas de circulación, se le ha mantenido una velocidad de 80 km / hora, precisado por la propia Concesionaria Costanera Norte S.A., a fs. 25 ( Eje Kennedy ), y también en documento 4º, hoja 2, del PRIMER OTROSÍ de esta presentación. El sentido común nos señala que a los túneles de la Costanera Norte, también de aproximadamente 7 km de longitud, con curvas de radios estrechos al por mayor, con tres pistas, no puede fijárseles una velocidad similar de 80 km / hora, sino que ésta debe reducirse a sólo 50 km / hora, a fin de disminuir el riesgo de accidentes.
- Cabe señalar que las estadísticas año 2004, señalan para la Av. Kennedy 177 accidentes, con 6 víctimas fatales, siendo la mayoría ocasionados por choques por alcance; lo cual sería una seria advertencia para una situación similar en túneles de la autopista de marras..

#### **FUNDAMENTOS JURÍDICOS**

En autos, a fs. 12,13 y 14, se especifican de modo categórico los fundamentos jurídicos del recurso 2.711 – 2005. Efectuamos una reseña de los mismos :

##### **Acción arbitraria**

- No existe ningún estudio de viabilidad de seguridad efectuado responsablemente por el recurrido para determinar la velocidad de 80 km / hora al interior de los túneles
- Los recurrentes le hicimos ver al recurrido mediante cartas públicas la anomalía de establecer velocidad de 80 km / hora, ya que involucraba riesgos para la seguridad de de los usuarios
- Por tanto, la determinación de 80 km / hora fue fijada por el recurrido arbitrariamente

##### **Acción ilegal**

- Asimismo, la acción de fijar la velocidad a 80 km / hora fue efectuada por el recurrido violando todas las disposiciones de la ley de Probidad Administrativa, ya que :

- No ha existido un recto y correcto ejercicio del poder público
- No se ha actuado con la debida probidad, eficacia y eficiencia en la gestión pública
- No se ha actuado con rectitud en el cumplimiento de las normas técnicas y regales, por negligencia, desidia e incumplimiento de obligaciones del cargo

#### **Acción que amenaza garantía constitucional**

- Por consiguiente, al determinarse arbitraria e ilegalmente por el recurrido una velocidad de Régimen al interior de los túneles de la autopista Costanera Norte a 80 Km / hora se está *amenazando el libre ejercicio de la garantía que otorga el Art. 19º, numeral 1º de la Constitución Política de la República*

#### **OTROS FUNDAMENTOS**

##### **Accidentes en túneles de Los Alpes**

- En Los Alpes, túneles del Mont Blanc, Tauern y San Gotardo, años 1999 7 2001, ocurrieron graves accidentes, con decenas de víctimas inocentes, horrorosamente asfixiadas y calcinadas, los cuales estremecieron a Europa, e hicieron que las autoridades adoptaran aún medidas mas drásticas de restricción y prevención para la construcción y explotación de túneles viales

##### **Juicio público tragedia del Mont Blanc**

- El 31 de Enero de 2005, en Genneville, Francia, se inició el juicio criminal y civil, con ocasión del accidente del túnel Mont Blanc de 1999
- Han sido sentadas en el banquillo de los acusado a 16 personas naturales y civiles, entre las cuales se cuentan autoridades de transporte, alcaldes, concesionaria del túnel controladores del túnel y otros
- El juicio se presume será muy controvertido; ya que se imputa a los acusados el delito de "homicidio involuntario" por negligencia, descuido, incumplimiento de medidas de seguridad, etc
- Cabe señalar que en estos accidentes, nadie advirtió antes de lo que podría ocurrir en el futuro

En el caso de la Costanera Norte, los recurrentes de protección, Roo : 2711 – 2005, venimos denunciando las anomalías de los túneles de la autopista Costanera Norte a las

autoridades del MOPTT desde Agosto de 2004, sin ser atendidas nuestras observaciones.

### Recursos de protección a favor de aves y animales tramitados en Cortes de Apelaciones

- **Cisnes de cuello negro** -- Los ecologistas presentaron un recurso de protección ante la Corte de Apelaciones de Valdivia en contra de la plante de Celulosa, por haber incidido fundamentalmente en la muerte de decenas de cisnes de cuello negro, existentes en el Santuario de la naturaleza

La Corte de Apelaciones valdiviana acogió a tramitación dicho recurso de protección, y en un fallo de primera instancia acogió la presentación.

Actualmente, el recurso pertinente se encuentra entrámate en la Corte Suprema de Santiago con el Rol : 1853 – 2005, en espera de ser visto por una sala del Máximo Tribunal

- **La gata Luz** -- La dueña de la famosa gata Luz, que se infectó con un murciélago con rabia, en el Puerto presentó un recurso de protección ante la Corte de Apelaciones de Valparaíso en contra de la Dirección de Sanidad porteña, y a favor de la mencionada gata, a fin de que no fuera sacrificada.

La Corte de Apelaciones porteña, sometió a tramitación el recurso; pero lo rechazó en primera instancia.

La presentación recurrida fue vista en la Corte Suprema, en segunda instancia, rol : 1855 – 2005, y fue rechazado definitivamente dicho recurso, o sea, la gata Luz fue condenada a morir, a fin evitar que contagie a humanos de rabia

El corolario nos indica que la gata Luz se ha fugado, y no puede ser ubicada hasta el momento

- **Rechazo del recurso de protección a favor de personas** -- En los casos anteriores hemos visto la acuciosidad de los Tribunales de Justicia al intervenir en dos casos emblemáticos, en que se trata de la sobrevivencia de aves y animales.
- Sin embargo, para los Ministros integrantes de la Primera Sala de las Corte de Apelaciones de Santiago, Sr. Rubén Ballesteros Cárcamo, Patricio Villarroel Valdivia y el

abogado integrante Sr. Benito Mauriz Aymerich, al negar la tramitación del recurso de reposición, han mostrado a la opinión pública que para ellos, la vida de las personas usuarios de los túneles de la Costanera Norte vale mucho menos que la vida de los cisnes de cuello negro y una gata regalona

- Es una resolución insólita, increíble y digna del Libro de Guines

**Disposición permanente de los Tribunales de Justicia, y recientemente de la Corte Suprema para investigar y aplicar justicia a todas las situaciones de derechos humanos**

- El país ha sido testigo como los Tribunales de Justicia han tenido una posición firme e ineludible en la aplicación de justicia en todas las causas que se tramitan por la violación de los derechos humanos ocurrido en época pasada, y recientemente la Corte Suprema, en una medida de mejor servicio, ha revocado una determinación anterior, de ponerle término a las causas en un plazo de seis meses

- El recurso de protección, Rol : 2711 –2005, también se refieren a “derechos humanos”, representados en la violación de entregar una adecuada seguridad a las personas para que puedan circular por los túneles de la Costanera norte, sin riesgos por su integridad y su vida
- .No nos cabe duda que, la Excma. Corte Suprema, restablecerá el derecho quebrantado por los Magistrados de la Primera Sala de la I. Corte de Apelaciones, y declarará admisible y acogerá a tramitación el recurso que hemos presentado a favor de los usuarios de la autopista Costanera Norte

**POR TANTO, SU SEÑORÍA EXCELENTÍSIMA,** hemos demostrado en el presente recurso de queja que, los ministros recurridos,

- Han faltado gravemente al derecho que han jurado defender
- Han abusado también en contra de los recurrentes
- Han condenado insólitamente a que los usuarios de la autopista Costanera Norte, continúen circulando por el interior de sus túneles, poniendo en riesgo su integridad física y su vida a la vuelta de cada una de las 20 curvas, sin visibilidad para frenar a tiempo y evitar la ocurrencia de choques múltiples en cadena, con imprevisibles consecuencias

**POR TANTO, SOLICITAMOS A USÍA EXCMA**, acoja el presente recurso de queja, declare admisible el recurso de protección Rol : 2.711 – 2005, y adopte las medidas disciplinarias que se estimen convenientes a los Ministros recurridos.

**PRIMER OTROSÍ** – Se acompañan con citación los siguientes documentos

1º -- Certificado expedido por la Sra. Secretaria de la I. Corte de Apelaciones de Santiago, con referencia a recurso protección 2711 – 2005

2º -- Normas técnicas N° 3.802.1 y N° 3.802.2, Volumen III, Manual de Carreteras del MOP

3º -- Folleto propaganda de la Concesionaria Costanera Norte S.A. sobre seguridad de usuarios

4º -- Folleto propaganda de la Concesionaria Costanera Norte S.A. sobre la autopista

**SEGUNDO OTROSÍ** --- Solicitamos se tenga a la vista el expediente ROL : 2.711 – 2005, a fin de que U.S. Excma. Tenga acceso a todos los antecedentes que justifican la presentación del Recurso de Protección de autos, y a toda la documentación de respaldo pertinente.

**TERCER OTROSÍ** -- En el día de ayer, Martes 10 de mayo de 2005, ocurrió un accidente al interior de los túneles de la Costanera Norte, chocando de frente dos vehículos, ocasionando dos personas del sexo femenino heridas de gravedad – Aunque, dicho accidente se originó por la imprudencia de una de las conductoras, cabe señalar que su ocurrencia constituye un aviso, para que se adopten las medidas pertinentes para prevenir otros mayores.

En nuestro país, no existe una cultura de prevención de accidentes, ni en la población, ni en las autoridades. La verdadera escalada de accidentes que ha ocurrido durante estos últimos meses en las diferentes carreteras del país, incluyendo el citado y otros dos con víctimas fatales, el descalabro del puente Loncomilla por negligencia en su diseño, construcción y operación, y la fijación de la velocidad de 80 km / hora de los túneles de la Costanera Norte, determinada sólo "al voleo", así lo demuestran fehacientemente

**POR TANTO, S.S. EXCELENTÍSIMA**, en prevención de nuevos accidente que podrían ocurrir en los túneles de la autopista de marras, durante la tramitación del presente recurso de

protección , solicitamos a USIA tenga a bien decretar "Orden de no Innovar", ordenando que el recurrido fije una velocidad transitoria de sólo 50 km / hora al interior de los túneles, mientras dure la tramitación pertinentes en Tribunales.

**CUARTO OTROSÍ** -- Otorgamos patrocinio y poder al abogado Don Max Silva del Campo, patente al día de la I. Municipalidad de Santiago, N° 406608 – 1, domiciliado en Dr. Sótero del Río 326, of. 1307, Santiago para que nos represente ante S.S. Excma., quien firma en señal de aceptación