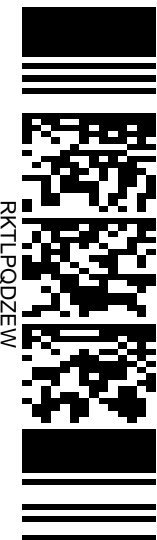


Punta Arenas, diecinueve de mayo de dos mil veinte.

Vistos:

Comparece ante esta Corte de Apelaciones el abogado don Gian Mario Passano León, en representación según se acredita de **Transbordadora Austral Broom S.A.**, y deduce recurso de protección en contra de don **Jorge Alejandro Valdebenito Zambrano, Director Regional de Obras Portuarias de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena**, domiciliado en calle Croacia N°722, piso 7°, de la comuna y ciudad de Punta Arenas, por la actuación consistente en la emisión del Ordinario de la Dirección Regional de Obras Portuarias de Magallanes N° 230 de fecha 7 de octubre de 2019, notificado el día 8 de octubre de 2019, señalando que a través de éste se aprueba el denominado **"Procedimiento Provisorio de Uso de Rampas de Primera Angostura"** de fecha 2 de octubre de 2019, elaborado por la Dirección de Obras Portuarias de la Región de Magallanes y Antártica Chilena, mediante el cual se establecen consideraciones mínimas de operación para las rampas del cruce marítimo de Primera Angostura, en el Estrecho de Magallanes.

Agrega que dicho oficio ordinario N°230 es manifiestamente ilegal y arbitrario, y que priva, perturba y amenaza gravemente los derechos y garantías constitucionales de la empresa Transbordadora Austral Broom S.A., o TABSA, específicamente aquellos consagrados en el artículo 19 N°s 2°, 21°, 22° y 24° de la Constitución Política de la República de Chile, por cuanto en forma ilegítima e injustificada: 1.- Se excede en su competencia, atribuciones y facultades; 2.- Importa una alteración del statu quo al alterar una situación de hecho preexistente; 3.- Implica una modificación intempestiva y sin fundamento legal y técnico real alguno, sobre el uso de las rampas de atraque; 4.- Restringe el libre uso de las rampas; 5.- Limita la cantidad de naves que su representada puede operar; 6.- Asigna y reparte la carga entre las dos empresas que operan en la zona, argumentando un supuesto interés de velar por la libre competencia; 7.- Beneficia a la empresa competidora al



asegurarle carga en la prestación del mismo servicio; y, 8.- Perjudica la calidad del servicio al aumentar el tiempo de cruce.

Expone como antecedentes de hecho que, la Transbordadora Austral Broom S.A. es una empresa naviera dedicada al transporte marítimo de pasajeros y/o carga en la Región de Magallanes y la Antártica Chilena, y que desde el año 1969 opera el cruce de Primera Angostura, en el Estrecho de Magallanes, que une el Terminal de Punta Delgada (distante a 170 kilómetros de la ciudad de Punta Arenas), en el sector continental, con el Terminal de Bahía Azul, en la Isla Grande de Tierra del Fuego, cruce que recorre 2.5 millas náuticas, y dura aproximadamente 20 minutos, con una frecuencia diaria mínima de 34 cruces en invierno y 38 cruces en verano, con un horario establecido, a disposición de los usuarios para que puedan programar sus viajes, todo ello operado regularmente por tres transbordadores tipo ferry, a saber, Ferry Patagonia, Ferry Fueguino y Ferry Pionero, con los que se cumplía estrictamente el servicio antes de la actuación del Director Regional de Obras Portuarias.

Añade que las rampas utilizadas por las embarcaciones que operan en el cruce de Primera Angostura son de uso público y dan continuidad a la ruta internacional CH-257, las que fueron construidas en terrenos destinados al Ministerio de Obras Públicas a través de los Decretos DD.MM. 326/2000 y 622/2015 de Bahía Azul, y Decretos DM.MM. 179/200 y 1609/2013 de Punta Delgada.

Luego, refiere que el 8 de septiembre de 2019 inició sus actividades en el mismo cruce de Primera Angostura, la empresa Transportes Puelche S.A., la cual opera con dos transbordadores tipo ferry (Kataik y Tanu), cada uno de ellos de cinco pistas de vehículos, con doble rampa y butacas para 300 pasajeros. Desde el inicio de las actividades de Transportes Puelche S.A., ambas empresas operaron indistintamente en las referidas rampas, la primera con sus dos naves y la segunda con sus tres embarcaciones.



Enseguida explica que, sin embargo, con fecha 7 de octubre de 2019, don Jorge Valdebenito Zambrano, Director Regional de Obras Portuarias de la Región de Magallanes y Antártica Chilena, a través del Ordinario de la Dirección de Obras Portuarias de Magallanes N° 230 de la misma fecha, resolvió aprobar el denominado **"Procedimiento Provisorio de Uso de Rampas de Primera Angostura"** de fecha 2 de octubre de 2019, elaborado por la Dirección de Obras Portuarias de la Región de Magallanes y Antártica Chilena, por el cual se establecen consideraciones mínimas de operación para las rampas de Primera Angostura, transcribiendo textualmente en el libelo los considerandos y la parte resolutive de la Resolución N° 230 dictada por el recurrido.

Agrega que, en dicho instrumento el texto establece respecto a su OBJETIVO: que *"tiene por finalidad establecer un orden de las operaciones en las rampas, seguridad para los usuarios y establecer un buen uso de las Rampas por parte de las navieras operadoras de este cruce marítimo, promoviendo el cuidado de la infraestructura y el beneficio ciudad de la utilización de esta"*. Y que respecto a las CONDICIONES DE USO señala que, *"se debe promover la libre competencia en el uso de estas rampas y el mercado que esto genera, en defensa del interés fiscal; por lo que todo hecho, acto o convención que impida, restrinja o entorpezca la libre competencia, o que tienda a producir dichos efectos, podrá ser materia de investigación por parte de la Fiscalía Nacional Económica."*

En relación con los operadores navieros, el Ordinario reconoce en su numeral 3 que el cruce marítimo es operado únicamente por dos empresas: Transbordadora Austral Broom S.A. y Transportes Puelche S.A.

En lo relativo a los HORARIOS DE OPERACIÓN, *"se establece que cada nave que se encuentre operando dispondrá de 15 minutos efectivos en rampa para sus faenas de ingreso y salida de vehículos e ingreso y salida de pasajeros/as, lo cual sumado a un par de minutos que se requiere para las faenas de acercamiento y zarpe, da aproximadamente una itinerancia de zarpes cada 20 minutos. Ambas navieras*



actualmente tienen fijados los horarios de inicio y término de sus operaciones, y al momento en que una de ellas no opere, no existe la necesidad de regular sus itinerarios, sin embargo al momentos (sic) que las 2 navieras se encuentren en operación simultanea es necesario indicar que, ambas empresas tendrán la misma disponibilidad de operación en las rampas, debiendo alternar el uso de estas en forma equitativa, considerando que en situación climatológica y de navegación normal, el circuito de flujo expedito se realiza con 4 naves simultáneamente... El ingreso de vehículos a cada ferry deberá alternar camiones, buses y vehículos menores de modo de homogeneizar la carga para todos los ferrys”.

Luego, agrega del numeral 6 del denominado “Procedimiento Provisorio de Uso de Rampas de Primera Angostura” lo siguiente, “CONSIDERACIONES MÍNIMAS, En general este Procedimiento ha establecido condiciones mínimas de operación en virtud de la seguridad de las operaciones y de los usuarios de las rampas y del cruce de conectividad.

CASO 1: Operación de 2 o más Navieras simultáneamente.

En los horarios donde se presente la operación de 2 navieras o más simultáneamente se establece que cada operación dispondrá de 15 minutos en rampas para las faenas de carga y descarga de rodados y pasajera/os, los zarpes se realizarán cada 20 minutos app (sic), se deben alternar los zarpes entre las navieras, todas las navieras tendrán igual derecho de ocupación de las rampas durante este periodo.

CASO 2: Operación de 1 Naviera.

Al existir un horario donde solo opere una naviera, esta podrá establecer sus tiempos de estadía en rampa y frecuencia de zarpes de acuerdo a lo que estime conveniente, el cual debe ser informado a los usuarios.

Para la situación actual, donde operan en las rampas de Primera Angostura las Navieras TABSA S.A. y Transportes Puelche, estos han declarado sus horarios de operación de la siguiente manera, de cruce se inician en forma regular desde las 7:30 AM por parte de Transportes Puelche y desde las 8:30 AM por parte de Transbordadora Austral Broom; hasta las 1:00



AM y 2:00 AM del día siguiente respectivamente y los horarios de transporte de vehículos con carga peligrosa publicados”.

Finalmente, para efectos de “dar un mejor entendimiento al presente Procedimiento” se incorpora en el ANEXO 1 del Ordinario una tabla de distribución de las operaciones, que establece cual sería el itinerario de operación de rampas en el tramo horario en el cual estarán operando 2 navieras simultáneamente.

Destaca que de la lectura del cuadro de itinerario elaborado por la autoridad administrativa, se puede concluir que este se basa en que las empresas que actualmente operan en el cruce, lo hagan siempre con dos naves cada una de ellas, estableciendo con ello una limitación ilegal, arbitraria e ilegítima al desarrollo de la actividad económica de su representada, toda vez que desde el año 2000 opera en el cruce de Primera Angostura con tres naves, por lo que ha tenido que retirar una de ellas por disponerlo así, de manera arbitraria e ilegal, la autoridad administrativa, resultando contradictorio cite como fundamento del acto impugnado lo dispuesto en el DL 211 que fija las normas para la defensa de la Libre Competencia debido a que el acto impugnado constituye una restricción arbitraria de la misma.

En relación con lo anterior, explica que la forma de operación establecida por el acto reclamado implica que cada naviera operará con dos naves por cada empresa, de manera alternada, esto es, no siendo el horario el que impere sino que la alternancia entre una empresa y otra, ocasionando que casi se dupliquen los tiempos de viaje.

Respecto a los fundamentos de derecho alega que la ilegalidad y arbitrariedad del acto es evidente por cuanto el Director Regional de Obras Portuarias carece de las facultades y atribuciones para limitar la cantidad de naves que puedan operar en un determinado cruce marítimo, restringiendo el desarrollo de la actividad económica de privados y vulnerando su derecho a un trato igualitario por parte del Estado.



En este orden, explica que las funciones de la Dirección de Obras Portuarias, - que forma parte de la Dirección General de Obras Públicas -, se encuentran establecidas en el artículo 19 del D.F.L. N°850 de fecha 25 de febrero de 1998, que transcribe. Agrega que, por su parte, la Ley de Presupuesto de la Nación, en su Glosa 02 correspondiente al MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, Dirección General de Obras Públicas, Dirección de Obras Portuarias, establece la siguiente norma especial por el año 2019, *"En tanto no se concrete una solución de administración de la infraestructura costera o de conectividad y sus servicios anexos, que haya construido o construya esta Dirección, la administración o explotación de estos podrá ser efectuada mediante contratos o convenios con terceros, pudiendo convenir al efecto los cargos o tarifas que dichas Entidades podrán cobrar por el uso de la infraestructura. La Dirección podrá asumir los servicios señalados en forma directa o mediante un trato directo suscrito con la Empresa Portuaria Estatal de la región respectiva. Semestralmente, dentro de los treinta días siguientes al termino del semestre respectivo, el Ministerio de Obras Publicas informara a la Comisión Especial Mixta de Presupuestos sobre los contratos celebrados para la administración y explotación, la Entidad adjudicataria, el plazo de la concesión y el costo asociado a su uso que la Entidad estará autorizada a cobrar"*.

Argumenta que el principio de legalidad contemplado en los artículos 6 y 7 de la Constitución Política del Estado, reconocen dentro del ordenamiento constitucional los principios de legalidad y competencia, que imponen a los órganos del Estado, actuar válidamente dentro de su competencia y ejercer las atribuciones y facultades que le confiere la Constitución y las leyes. En tal sentido, ninguna autoridad puede en caso alguno arrogarse otras facultades o derechos que los que expresamente se les hayan conferido en virtud del Ordenamiento Jurídico Nacional.

Dice que lo anterior deja en evidencia que en las funciones delegadas a los Directores Regionales de Obras



Portuarias por parte de la Dirección General de Obras Portuarias, mediante la Resolución DOP (TR) N° 056 de fecha 12 de junio de 2008, no se menciona ninguna que permita dictar actos administrativos para administrar infraestructura costera que impliquen limitar el ejercicio de una actividad económica por particulares, ya que ni siquiera la Dirección Nacional tiene las facultades según el D.F.L. N°850, y las que le fueron entregadas por la Ley de Presupuesto del año 2018, no le han sido delegadas.

En consecuencia, afirma que no existe disposición legal o reglamentaria alguna que autorice al Director Regional de Obras Portuarias a administrar las rampas del cruce de Primera Angostura ni menos limitar el libre ejercicio de la actividad económica al imponer restricciones basadas, supuestamente, en la seguridad de los usuarios, el buen uso de las rampas, el beneficio ciudadano o la equitativa distribución de su utilización, quedando en evidencia la arbitrariedad del acto administrativo ya individualizado.

Añade que la conducta desplegada por el Director Regional al emitir el acto recurrido importa una alteración del statu quo vigente, al alterar una situación de hecho preexistente, incursionando en materias cuya determinación, por su naturaleza y contenido no le corresponde

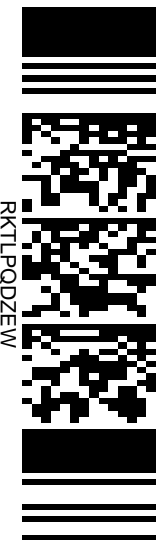
Explica que el acto administrativo ya individualizado, lesiona la garantía del artículo N° 2 del artículo 19 de la Constitución Política, que asegura que todas las personas que están en igual situación fáctica deben tener el mismo tratamiento, y por ende también, a ser tratado de manera diversa respecto del que tiene con ella diferencias sustanciales. En este sentido, afirma que la decisión adoptada por la Dirección de Obras Portuarias, al establecer únicamente el funcionamiento de cuatro naves en la ruta de Punta Delgada, deja a su representada sin la posibilidad de operar una de sus tres naves, restringiendo su total capacidad de operación, generando con ello un menoscabo en el derecho de igualdad, enfatizándose la privación de igualdad de oportunidades en su operación, debido a que su



competencia, Transportes Puelche S.A. operaría con la total capacidad que dispone, dos naves de 5 pistas de vehículos, lo que genera una situación de desigualdad y de falta de certeza jurídica. Además, agrega que uno de los elementos que integran la igualdad ante la ley, es la obligación de motivar o justificar las decisiones, alegando que los supuestos argumentos de que da cuenta el acto impugnado no justifican la diferencia de trato, privilegiando a otros.

En segundo lugar, indica que el acto administrativo impugnado lesiona la garantía del artículo 19 N° 21 inciso 1° de la Constitución Política de la República, que asegura a las personas el derecho a desarrollar cualquiera actividad económica que no sea contraria a la moral, al orden público o a la seguridad nacional, respetando las normas legales que la regulen. Esta garantía explica que tiene como principio matriz la igualdad de oportunidades de creación, ejecución y mantenimiento de las actividades económicas frente a los particulares y al Estado, siendo ella uno de los contenidos filosófico-jurídico del Capítulo I de la Carta Fundamental, entendido como un deber del Estado que debe resguardar que no se impida el libre ejercicio de este derecho, de manera que la empresa que desarrolla una actividad económica dentro de la ley, sólo puede salir de ella voluntariamente o por quiebra. Afirma que es contrario a esta libertad y la vulnera, el empleo por otros empresarios o toda clase de operaciones que tengan por objeto, o den o puedan dar como resultado dejar al margen de la vida de los negocios a quien esta cumpliendo legalmente una tarea en la economía del país.

En este sentido, expresa que es claro que TABSA ve menoscabado su derecho a desarrollar libremente una actividad económica, por cuanto la decisión de la autoridad administrativa afecta el derecho de ejecutar de manera libre y espontánea su actividad empresarial, la que se viene desarrollando durante más de 50 años, siendo pionera en la conectividad entre el continente y la Isla de Tierra del Fuego, atendido que restringe sus operaciones sólo a dos embarcaciones.



Argumenta que en tercer lugar, se lesiona también la garantía del artículo 19 N° 22 inciso 1° de la Constitución Política de la República, el cual garantiza *"la no discriminación arbitraria en el trato que deben dar el Estado y sus organismos en materia económica"*.

Explica que se permite a las embarcaciones de Transportes Puelche S.A. operar en condiciones ventajosas con respecto a su representada, sin que exista motivo racional o razonable para aquello, estableciendo con ello un claro beneficio a favor de dicha empresa, lo anterior por cuanto las embarcaciones de Transportes Puelche S.A. cuentan con cinco pistas de vehículos, mientras que su representada cuenta con dos naves de cuatro pistas y otra de cinco pistas, lo que la coloca en una situación desventajosa, porque la empresa competidora tiene más capacidad de carga, en cada cruce, y por tanto, mayores ingresos.

Finalmente, señala que se lesiona además la garantía reconocida en el N° 24 del artículo 19 de la Constitución Política del Estado, particularmente de los derechos de uso y goce que en calidad de propietaria de tres embarcaciones, ya que, la limitación establecida por la autoridad portuaria de utilizar únicamente dos embarcaciones, coarta su derecho de propiedad sobre las tres, los cuales no solo fueron adquiridas para el libre desarrollo de su actividad económica sino que también para beneficiar la conectividad de Tierra del Fuego..

Termina pidiendo tener por interpuesta acción de protección en contra del Director Regional de Obras Portuarias de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena y, en definitiva, disponer las medidas necesarias y pertinentes para restablecer el imperio del derecho quebrantado, en especial, las siguientes:

a) Que se deje sin efecto el acto administrativo contenido en el Ordinario de la Dirección de Obras Portuarias de Magallanes N° 230 de fecha 7 de octubre de 2019, notificado a esta parte el día 8 de octubre de 2019, a través



del cual se aprueba el denominado "Procedimiento Provisorio de Uso de Rampas de Primera Angostura";

b) Arbitrar cualquier otra medida que estime pertinente y necesaria para restablecer el imperio del derecho y garantizar nuestros derechos conculcados;

c) Que se condene en costas al recurrido.

Que comparece la recurrida y evacua el informe.

El recurrido hace presente en primer término, que el acto administrativo impugnado dice relación con las rampas del cruce marítimo de Primera Angostura en el Estrecho de Magallanes, que son propiedad del Estado.

Señala que la Dirección de Obras Portuarias es el órgano del Estado encargado de la construcción, mantenimiento y conservación de la infraestructura portuaria, entre las que se encuentran las rampas, detallando que la inversión pública para construirlas fue de M\$ 17.000.000.

Luego refiere que el artículo 7° del Decreto Supremo N°9 de 2008, del Ministerio de Defensa Nacional, en relación con las Destinaciones Marítimas, establece que, "El ministerio podrá destinar a los servicios fiscales o centralizados, a través de la respectiva Secretaría de Estado, los bienes fiscales y bienes nacionales de uso público sometidos a su control para el cumplimiento de un objeto determinado". En virtud de esta norma, las rampas como sus ampliaciones y camino de acceso se encuentran con Decreto de Destinación Marítima a favor de la Dirección de Obras Portuarias, en el caso de la rampa de Punta Delgada por los decretos supremos N°179 del 12 de septiembre de 2000 y N°1609 del 24 de julio de 2013, y la rampa de Bahía Azul por los decretos supremos N°326 del 29 de diciembre de 2000 y N°622 del 27 de marzo de 2015. En cumplimiento de tales destinaciones la citada Dirección ha estado a cargo de la construcción, mejoramiento y conservación de la infraestructura de conectividad, generando un estudio de Maniobrabilidad el cual fue aprobado por RES MIN DAA ORD. N° 12.600 del 26 de agosto de 2005, instrumento que regula el tipo de embarcaciones que pueden operar allí, y la forma en que realizarán sus operaciones.



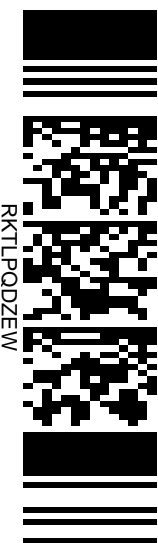
En este contexto, hace presente que por las resoluciones N° 56 de 2018 y N° 161 de 2016, la DOP delegó atribuciones en el Director Regional, para cumplir tareas y ejercer atribuciones dentro de su ámbito territorial, dentro de las que está velar por el buen uso y conservación de los bienes a su cargo.

Explica que históricamente la recurrente ha explotado comercialmente estas rampas, de manera libre y exclusiva, no pagando por ello, y no realizando actividad alguna de mantención o de conservación ante su desgaste, asumiendo que es el Estado de Chile quien ha invertido en su mantención y conservación. En ese sentido era la recurrente la única empresa en operaciones que ocupaba esa infraestructura fiscal para su beneficio particular y la DOP no regulaba su uso de manera alguna, por ser solo ella la única empresa operando en el sector.

Refiere que ahora, al incorporarse un nuevo operador, se hizo indispensable regular su uso, dictado la resolución que se recurre, atendida la capacidad de las rampas, que no permiten la operatividad simultánea de naves, y la dependencia de las condiciones de mareas para su operatividad, a lo que se suma el mayor desgaste al que están expuestas, y considerando además, la seguridad de los usuarios, que se ven afectados por las acciones riesgosas que realizan las empresas, por tratar de ocupar el primer lugar en las rampas disponibles.

En estas circunstancias, a partir de Mayo de 2019, la Dirección Regional participó en reuniones con la Gobernación Marítima y la Capitanía de Puerto de Punta Delgada, autoridades marítimas quienes hicieron presente las responsabilidades de la DOP como titular de las infraestructuras de conectividad en conformidad con el D.S. N° 9 de 2008 del Ministerio de Defensa, y cuyos decretos de destinación tienen por objeto la explotación de dichas infraestructuras.

Expone que, además, a través de la Glosa Presupuestaria N° 2, de la Ley de Presupuestos para el año 2019, para el



Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Obras Portuarias, se le encarga a la DOP la administración de este tipo de infraestructura portuaria, la que se le permite que pueda realizar directamente, como es el caso.

En este contexto, la DOP debió asumir la administración directa de dichas rampas, pues ocurrió que dos empresas estaban ocupando la misma infraestructura, al aparecer una segunda para realizar la misma actividad económica. Ambas realizan el circuito de navegación Punta Delgada-Bahía Azul, sin que exista un marco regulatorio de esta actividad conjunta en cuanto al debido uso de las rampas del lugar y el resguardo de la seguridad de los usuarios, considerando que el Estado debe dar condiciones de igualdad a todos los ciudadanos para el desarrollo de sus actividades económicas, por lo que se dispuso un sistema de turnos para el uso pacífico de esa infraestructura portuaria.

Ante esta nueva situación fáctica la DOP realizó diversas reuniones con las mismas operadoras, las autoridades marítimas y la SEREMI de Transportes, para consensuar un Protocolo de Acuerdo al que se opuso la recurrente. Por tal motivo, se vio en la obligación legal de proceder a elaborar una regulación mínima para el buen uso de las rampas, a través de un Procedimiento o Protocolo de Operación, referido solo al horario de uso con el compromiso de la Armada y Capitanía de Puerto, de velar por su cumplimiento, por un plazo breve, mientras se implemente alguno de los otros procedimientos de administración que permite la citada Glosa 02 de la Ley de Presupuestos.

Alega que la recurrente debe entender que si estuvo por décadas operando monopólicamente dicho cruce marítimo, no puede por ello pretender haber adquirido algún derecho que vulnere normas fundamentales que rigen el libre mercado, toda vez que esas rampas fueron construidas por el Estado para dar conectividad a la comunidad y no para la explotación monopólica de la recurrente.

Refiere que la DOP tiene fijada su estructura orgánica y funciones en el DFL N° 850, de 1997, que en su artículo 1



señala 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 de las demás entidades a que se refieren los artículos 2° y 3° de esta Ley.

Agrega que el artículo 19 prescribe que, "Corresponderán a la Dirección de Obras Portuarias la supervigilancia, fiscalización y aprobación de los estudios, proyectos, construcciones, mejoramientos y ampliaciones de toda obra portuaria, marítima, fluvial o lacustre, y del dragado de los puertos y de las vías de navegación que se efectúen por los órganos de la Administración del Estado, por entidades en que éste tenga participación o por particulares.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior, la Dirección de Obras Portuarias podrá efectuar el estudio, proyección, construcción y ampliación de obras fundamentales y complementarias de los puertos, muelles y malecones, obras fluviales y lacustres construidas o que se construyan por el Estado o con su aporte. Asimismo, podrá efectuar las reparaciones y la conservación de obras portuarias y el dragado de los puertos y de las vías de navegación".

A mayor abundamiento señala que la Glosa 02 referida entrega a la DOP expresas competencias para administrar las rampas, al disponer que, "En tanto no se concrete una solución de administración de la infraestructura costera o de conectividad y sus servicios anexos, que haya construido o construya esta Dirección, la administración y explotación de éstos podrá ser efectuada mediante contratos o convenios con terceros, pudiendo convenir al efecto los cargos o tarifas que dichas entidades podrán cobrar por el uso de la infraestructura. La Dirección podrá asumir los servicios señalados en forma directa o mediante un trato directo suscrito por la Empresa Portuaria Estatal de la región respectiva".



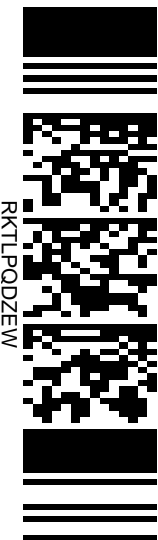
Explica que al amparo de las normas citadas, de la delegación de funciones y el cumplimiento de las mismas, es que se suscribió el Procedimiento Provisorio de uso de Rampas de Primera Angostura, que busca establecer condiciones mínimas de uso por parte de las navieras con el objeto de establecer un orden de operación de las rampas y así, resguardar la seguridad de los usuarios y procurar su buen uso.

Asumiendo entonces, la administración directa de las ramplas, y para evitar que se impongan indebidas y prepotentes vías de hecho, se establecieron con la asesoría técnica de la autoridad marítima de la Armada de Chile, los tiempos adecuados para que las navieras realicen sus operaciones de carga y descarga de vehículos y pasajeros, respetando un ciclo consecutivo de turnos en el uso de las rampas, lo que se describe técnicamente, y se explica pormenorizadamente, en el informe de la recorrida entre las páginas 8 a la 10 de su escrito.

Así, entonces, para dar condiciones de buen uso de la infraestructura y sin afectar la igualdad de las empresas para la explotación de las rampas, se estableció un ciclo consecutivo de dos turnos, uno para cada una de ellas. Esto se ajusta, además, a los tiempos dentro de una operación óptima para el atraque y desembarco. Si las empresas quieren cubrir sus turnos con solo dos naves o con más de dos, como es el caso de TABSA, pueden hacerlo pero siempre dentro de esos dos turnos. Nada ni nadie se lo impide.

Agrega que, se puede precisar que el "Procedimiento provisorio de uso de rampas de Primera Angostura" establece ciertas consideraciones para cuando ambos operadores navieros se encuentre operando simultáneamente, para lo cual se indica alternar los turnos no precisando en ningún punto que TABSA debe retirar una de sus naves, ellos tienen la libertad de ocupar su turno con la nave que determinen.

Concluye señalando que la facultad de administración que tiene la Dirección de Obras Portuarias, conlleva la función de velar por el buen uso de la infraestructura, lo que no se



contrapone al derecho que tiene la reclamante de ejercer su actividad económica, tal es así que la reclamante ha explotado dichos bienes, usándolos para sus atraques y recaladas, cobrando por el servicio de transporte de pasajeros. Así entonces, la fijación de las condiciones mínimas para el buen uso de la infraestructura, se ha realizado con respeto y en resguardo precisamente de las garantías constitucionales contempladas en el artículo 19 N°s 2, 21, 22 y 24 de la Carta Fundamental, que deben reconocérsele a ambas empresas navieras operadoras actuales del cruce marítimo de que se trata.

En consecuencia, solicita que se rechace íntegramente el recurso interpuesto, con costas.

Se trajeron los autos en relación.

CON LO RELACIONADO Y CONSIDERANDO:

PRIMERO: Que el recurso de protección ha sido instituido como una acción constitucional que tiene por objeto evitar posibles consecuencias dañosas derivadas de actos u omisiones ilegales o arbitrarios produzcan en el afectado una privación, perturbación o amenaza al legítimo ejercicio de las garantías constitucionales que se protegen con este arbitrio jurisdiccional a fin de restablecer el imperio del derecho y otorgar la debida protección al recurrente.

Se trata de una acción constitucional de naturaleza cautelar que fue incorporada a nuestra legislación como una garantía jurisdiccional para ser ejercitada en un procedimiento de urgencia, informal, inquisitivo, unilateral, breve y concentrado con el propósito de servir de remedio rápido, expedito, pronto y eficaz frente a ostensibles o manifiestas violaciones a derechos fundamentales taxativamente señalados en el artículo 20 de la Constitución y que puedan establecerse sumariamente, mediante la adopción de medidas de resguardo que se deben adoptar ante un acto u omisión arbitrario o ilegal que impida, amenace o moleste dicho ejercicio, siendo requisito indispensable demostrar la existencia de dicho acto u omisión, así como la forma en que se están vulnerando los derechos invocados.

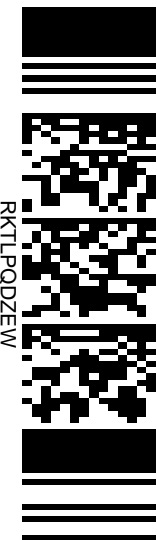


Conforme a su naturaleza y claro objetivo, no genera, en sentido técnico, un juicio ni se persigue con su interposición establecer la responsabilidad civil, penal, infraccional o administrativa del ofensor. Por tanto, no se concibe respecto de una contienda civil entre partes ni da origen a un proceso penal o administrativo, es decir, no se aplica para discutir cuestiones de lato conocimiento respecto de las cuales el legislador ha establecido los procedimientos idóneos para que sean debatidas y resueltas.

SEGUNDO: Que, para que proceda el recurso se requiere la concurrencia de los siguientes requisitos:

a) Que se compruebe la existencia de la acción u omisión reprochada, esto es, que efectivamente el recurrido ha realizado el acto (hecho) o incurrido en la omisión que se le atribuye; **b)** Que dicha acción u omisión pueda estimarse arbitraria o ilegal de acuerdo al mérito de los antecedentes; **c)** Que de la misma se siga un directo e inmediato atentado en contra de una o más de las garantías constitucionales invocadas y protegibles por esta vía, en términos que se prive, perturbe o amenace el ejercicio de un derecho indubitado y no disputado del afectado, que se encuentre expresamente garantizado y amparado en el artículo 19 del texto constitucional; y, por último, **d)** Que la Corte se encuentre en situación material y jurídica de otorgar la protección pedida, esto es, si se encuentra en condiciones de adoptar alguna medida para proteger la garantía vulnerada.

TERCERO: Que el hecho sustancial que motiva el presente recurso consiste en la dictación por parte del Director Regional de Obras Portuarias de un "Procedimiento Provisorio de Uso de Rampas de Primera Angostura" aprobado mediante la Resolución Exenta DROP MAG N°230 de 2 de octubre de 2019, con el objeto de establecer un orden en la operación de las rampas de conectividad ubicadas en el Estrecho de Magallanes en el sector continental de Punta Delgada, y en la isla de Tierra del Fuego en el sector de Bahía Azul, y que actualmente son usadas por dos navieras operadoras de este cruce marítimo.



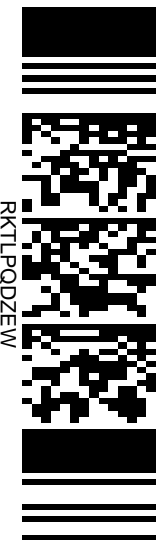
CUARTO: Que, a juicio de la recurrente dicho acto administrativo es ilegal y arbitrario por cuanto el Director Regional de Obras Portuarias al establecer un "Procedimiento Provisorio de Uso de Rampas de Primera Angostura", se ha excedido en sus atribuciones legales ya que no contaría con facultades para hacerlo; y además, porque con el referido procedimiento se estaría privando, perturbando y amenazando gravemente los derechos y garantías constitucionales de la actora contemplados en los N°s 2°, 21°, 22° y 24°, del artículo 19, de la Constitución Política de la República, toda vez que altera una situación de hecho preexistente, modificando sin fundamento el uso de las rampas de atraque, restringiendo el libre uso de éstas, y limitando la cantidad de naves que la recurrente puede operar. Además, acusa que por medio del establecimiento del aludido procedimiento la recurrida asigna y reparte la carga entre las dos empresas que operan en la zona, beneficiando a la empresa competidora al asegurarle carga en la prestación del mismo servicio, y por último, que perjudica la calidad del servicio al aumentar el tiempo de cruce.

QUINTO: Que son hechos pacíficos, que no han sido controvertidos por las partes, los siguientes:

1.- Que las rampas de atraque referidas son de propiedad fiscal, y fueron construidas por la Dirección de Obras Portuarias, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, con recursos fiscales ascendentes a una inversión pública de M\$ 17.000.000.

2.- Que la conservación, mantenimiento y explotación de las obras públicas fiscales ha sido encargada por la ley al Ministerio de Obras Públicas, correspondiéndole a la Dirección de Obras Portuarias la conservación de las obras de esta naturaleza, según disponen los artículos 1° y 19 del DFL N°850 de 1997, Ley Orgánica del MOP.

3.- Que los sectores de playa de Punta Delgada y Bahía Azul, donde se ubican las rampas, así como sus ampliaciones y camino de acceso, han sido destinados por el Ministro de Defensa Nacional, - por Decretos de Destinación Marítima,



suscritos por Orden del Presidente de la República -, a favor de la Dirección de Obras Portuarias, con el objeto de construir, mejorar y conservar la infraestructura de apoyo a la conectividad, y permitir su explotación. La Destinación Marítima, en el caso de la rampa de Punta Delgada se formalizó por los decretos supremos N°179 del 12 de septiembre de 2000, y N°1609 del 24 de julio de 2013, y en el caso de la rampa de Bahía Azul por los decretos supremos N°326 del 29 de diciembre de 2000, y N°622 del 27 de marzo de 2015.

4.- Que en la Ley N° 21.125, Ley de Presupuestos del sector público correspondiente al año 2019, en la Partida N° 12 del Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Obras Públicas, Capítulo 02, Programa 06, por Glosa N° 02, se establece, "En tanto no se concrete una solución de administración de la infraestructura costera o de conectividad y sus servicios anexos, que haya construido o construya esta Dirección, la administración y explotación de éstos podrá ser efectuada mediante contratos o convenios con terceros, pudiendo convenir al efecto los cargos o tarifas que dichas entidades podrán cobrar por el uso de la infraestructura. La Dirección podrá asumir los servicios señalados en forma directa o mediante un trato directo suscrito por la Empresa Portuaria Estatal de la región respectiva".

5.- Que la recurrente, Transbordadora Austral Broom S.A., o TABSA, desde el año 1969 ha sido la única empresa naviera que operaba sola el cruce de Primera Angostura, que une el Terminal de Punta Delgada con el Terminal de Bahía Azul, ocupando las rampas de atraque sin pagar para ello, hasta el mes de septiembre de 2019, en que esta situación cambia porque aparece una naviera competidora para prestar el mismo servicio, denominada empresa Transportes Puelche S.A.

6.- Que, las rampas construidas para la conectividad en Primera Angostura, con el objeto de permitir el atraque y recalada de las naves que transportan pasajeros y vehículos tanto de carga como particulares, para que éstos puedan



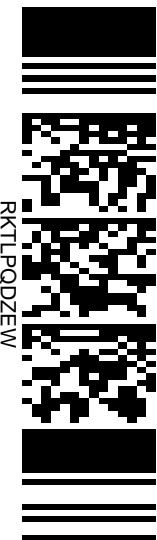
embarcar y desembarcarse, corresponden a un tipo de infraestructura portuaria menor, con una capacidad que es limitada para la operación simultánea de naves, por ejemplo en Punta Delgada existe una sola rampa respecto de la cual solo es posible operar con una embarcación a la vez.

7.-Que, hasta la dictación del acto recurrido no existía ninguna medida de administración por parte de la Administración del Estado, relativa al uso de las rampas de atraque ubicadas en el sector de Primera Angostura, atendido que en el referido cruce marítimo sólo operaban las naves de la recurrente.

SEXTO: Que, tal como se expresa textualmente en sus fundamentos la recurrida Resolución Exenta DROP MAG N°230 de 7 de octubre de 2019, se dictó considerando : "Que en virtud de la Glosa 02 de la Ley de Presupuesto se dispone de las facultades para establecer las consideraciones mínimas de operación para las rampas de Primera Angostura"; "Que es necesario establecer un orden de las operaciones de las rampas, seguridad para los usuarios y definir un buen uso de las Rampas por parte de las navieras operadoras de este cruce marítimo, promoviendo el cuidado de la infraestructura y el beneficio ciudadano en la utilización de estas"; "Que se dicta el presente acto administrativo con motivo de garantizar un orden equitativo y buen uso de esta infraestructura pública, en beneficio del interés fiscal y de los usuarios".

Que como puede advertirse de los motivos expresados en el referido acto, éste puede clasificarse como una medida administrativa adoptada por la autoridad con el objeto principal de establecer un orden en las operaciones de las rampas de propiedad fiscal.

SEPTIMO: Que respecto a lo alegado por la recurrente con relación a que dicho acto sería ilegal y arbitrario en su origen, porque el Director Regional de Obras Portuarias se ha excedido en su competencia, atribuciones y facultades, atendido que carece de facultad para dictar el acto recurrido ya que no existe disposición legal o reglamentaria que lo



autorice a administrar una rampa, menos en carácter transitorio, cabe tener en consideración lo siguiente:

a.-Que la N° 21.125, Ley de Presupuestos del Sector Público correspondiente al año 2019, en la referida Glosa 02, transcrita precedentemente, establece con toda claridad que la administración y explotación de la infraestructura costera o de conectividad y sus servicios anexos, que haya construido o construya la Dirección de Obras Portuarias, puede ser asumida en forma directa por ese mismo servicio público. La norma se repite en la Ley 21.192, de Presupuestos del Sector Público para el año 2020, y también en las leyes de presupuestos anuales anteriores al año 2019, siendo en este sentido una disposición legal de carácter permanente.

b.-Que dicha glosa presupuestaria es concordante con los deberes de conservación y mantenimiento que el ordenamiento jurídico encarga respecto de las obras públicas, al ministerio del ramo, y en especial a la Dirección de Obras Portuarias con respecto de las obras de este tipo, según lo prescrito en los artículos 1° y 19 del DFL N°850 de 1997, Ley Orgánica del MOP. Lo anterior resulta obvio por cuanto para poder conservar y mantener una obra de infraestructura pública, los jefes de servicio deben necesariamente adoptar medidas de administración.

c.-Que en este mismo sentido resulta concordante lo señalado en el objeto de las Destinaciones Marítimas entregadas a la Dirección de Obras Portuarias por decreto supremo firmado por orden del Presidente de la República, para efectos de construir, mejorar y conservar la infraestructura de apoyo a la conectividad, y permitir su explotación, toda vez que para cumplir con estos deberes es necesario adoptar medidas de administración.

d.-Que en conformidad con el artículo 3° de la Constitución Política de la República, la administración del Estado será descentralizada o desconcentrada funcional o territorialmente, por lo que el principio de desconcentración de la Administración Pública es un imperativo categórico en nuestro ordenamiento jurídico. Por esta razón es que no puede



postularse que un jefe de servicio regional no tenga atribuciones para adoptar medidas de administración respecto de los asuntos que le correspondan a su sector, sobre todo si la ley lo hace responsable del cuidado y mantenimiento de un bien público ubicado dentro de su jurisdicción regional.

e.-Que, en el caso de las Direcciones de Obras del Ministerio de Obras Públicas, éstas se desconcentran administrativamente en las correspondientes Direcciones Regionales, a las cuales en virtud de su dependencia jerárquica se les delegan las atribuciones que el ordenamiento jurídico ha contemplado para las autoridades centrales, para efectos de hacer realidad el principio de desconcentración territorial de la Administración del Estado. En efecto, por Resolución DOP (TR) N°56 del 12 de junio de 2008, del Director de Obras Portuarias, acompañada a estos autos, se delegó en los Directores Regionales la facultades de: Velar por el cumplimiento de las leyes, reglamentos, normas e instrucciones vigentes que sean aplicables en el ejercicio de las actividades de la Dirección Regional; Supervisar y fiscalizar las construcciones, conservaciones, mejoramientos y ampliaciones de toda obra portuaria marítima, fluvial o lacustre, en el territorio jurisdiccional de su competencia; Velar por el buen uso y conservación de todos los bienes correspondientes a las dependencias a su cargo.

f.-Que, en virtud del principio constitucional de desconcentración regional es posible entender que las facultades genéricas que se le delegan al Director Regional le entregan atribuciones suficientes para adoptar medidas de administración para el buen uso y conservación de las rampas de que se trata, atendido que se trata de bienes fiscales inventariados correspondientes a las dependencias a su cargo, debiendo velar por el cumplimiento de las normas que en este caso sean aplicables en el ejercicio de las actividades que deben desarrollarse dentro de la jurisdicción de la Dirección Regional, ya que la atribución de potestades a los órganos de la Administración se rige por el principio de legalidad, pero como no es posible que todas las obligaciones que deben



cumplir los servidores públicos tengan que estar detalladas en textos expuestos para todos y cada uno de los casos particulares que se presenten en los hechos, hay obligaciones o deberes que deben ser inferidos de las normas genéricas por encontrarse implícitos en ellas. Lo anterior por cuanto el sistema legal obedece a una orden de razón y no a un casuismo ciego.

g.-Que, en consecuencia con lo señalado, de la normativa tenida a la vista aparece que la atribución entregada a la institución Dirección de Obras Portuarias por la Glosa Presupuestaria 02, para administrar directamente esta obra pública, puede y debe ser ejercida, ante supuestos fácticos como el de la especie, por las jefaturas que tienen a su cargo la mantención y conservación de dicha obra pública, por ser un bien fiscal que se encuentra inventariado, y cuya obligación de velar por el cuidado de dichos bienes se encuentra, además, expresamente delegada.

h.-Que, de acuerdo con los artículos 3°, inciso segundo, y 5° de la Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración Pública, N°18.575, los órganos de la Administración Pública deben observar los Principios de Eficiencia y Eficacia, y sus autoridades y funcionarios deben velar por la eficiente e idónea administración de los medios públicos puestos a su cargo, y el debido cumplimiento de la función pública. En consecuencia, por exigencia de dichos principios legales, el Director Regional de Obras Portuarias se encontraba obligado por las normas, ante la nueva situación fáctica presentada, a ejercer sus facultades de administración y tomar la iniciativa de regular el uso de las rampas que tiene a su cuidado, toda vez que éstas tienen una capacidad limitada para su operatividad que no permiten un uso simultáneo de varias embarcaciones a la vez.

i.-Que, además el Director Regional estaba obligado a tomar de inmediato medidas de administración, como la adoptada, atendido que el ordenamiento jurídico le exige atender las necesidades públicas en forma continua y permanente, para lo cual tiene que actuar de oficio de



acuerdo con los principios de impulsión de oficio de los procedimientos y de inexcusabilidad contemplados en las leyes 18.575 y 19.880. Asimismo, de los antecedentes aparece que la medida administrativa adoptada la realizó dando el debido cumplimiento al principio de coordinación que se prevé en el inciso segundo, del artículo 5° de la ley 18.575, al reunirse y coordinarse para estos efectos con las autoridades marítimas, a saber, la Capitanía de Puerto y la Gobernación Marítima.

En consecuencia, por las razones anotadas, la alegación del recurrente en contra de la actuación del recurrido basada en que éste carecería de facultades legales para dictar el acto que establece el procedimiento por el que se recurre, y que en este sentido se habría excedido en sus atribuciones, deberá ser rechazada en atención a que el Director Regional de Obras Portuarias cuenta con las potestades legales para adoptar la medida de administración recurrida, por lo que dicho acto no es ilegal; y además, la decisión de dictarla no es arbitraria porque el recurrido en su condición de jefe de servicio se encontraba obligado legalmente a buscar una solución administrativa al nuevo problema que se presentaba, toda vez que debe administrar el uso de la infraestructura portuaria para cumplir con el deber de conservarla y mantenerla en su calidad de bien fiscal, teniendo en cuenta la limitada capacidad de dicha infraestructura para atender las nuevas condiciones de hecho existentes, en que dos empresas estaban usando las mismas limitadas instalaciones públicas para sus operaciones del circuito marítimo, por lo que la decisión de establecer el procedimiento de que se trata, y que ante las nuevas condiciones fácticas que se presentaron se hacía necesario, obedece a razones y no a un capricho.

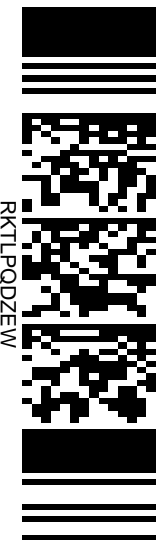
OCTAVO: Que, en otro orden de ideas, la parte recurrente considera también arbitrario e ilegal el contenido mismo del acto recurrido, por los efectos que éste le viene a producir a su actividad empresarial.



El actor alega que el procedimiento de turnos alternados que deben respetar ambas empresas navieras en el uso de las rampas, y que se estableció mediante el acto recurrido, es contrario a derecho porque ha alterado una situación de hecho preexistente, su statu quo, modificando sin fundamento el uso de las rampas de atraque, restringiendo el libre uso de éstas, y limitando la cantidad de naves que la recurrente puede operar. Además, refiere que se genera una restricción arbitraria a la libre competencia, porque obliga al actor a operar en condiciones más desventajosas frente a la otra empresa, y porque con dicho procedimiento la recurrida asigna y reparte la carga entre las dos empresas que operan en la zona, beneficiando así a la empresa competidora al asegurarle carga en la prestación del mismo servicio, perjudicando por añadidura la calidad de éste al aumentar el tiempo de cruce.

Lo afirmado por el recurrente se sustenta en dos hechos: Primero: que TABSA desde el año 2000 opera con 3 naves, de modo que el sistema de alternancia de turnos, para las dos empresas en forma igual, produce como efecto que cada una sólo pueda operar con dos naves, de modo que con dicho procedimiento alega que le están impidiendo el uso de su tercera nave. Segundo: que la naviera competidora Transportes Puelche S.A. opera con dos transbordadores tipo ferry, cada uno de ellos con 5 pistas de vehículos, con doble rampa, y butacas para 300 pasajeros, lo que genera una situación de desigualdad con TABSA que tiene dos naves con 4 pistas y una con 5 pistas, en consecuencia, Transportes Puelche S.A. opera en condiciones más ventajosas atendido que sus naves tienen más capacidad de carga en cada cruce y, por lo tanto, mayores ingresos.

Por tanto, estima la recurrente que el procedimiento establecido por la Dirección Regional de Obras Portuarias es ilegal, y excede las atribuciones del Director Regional, ya que éste no tiene facultades para limitar la cantidad de naves que pueden operar en un determinado cruce marítimo, imponiendo así restricciones a la actividad económica de privados, toda vez que el procedimiento adoptado por la



autoridad deja a su empresa sin poder operar con la tercera nave alterando con ello su statu quo, y afectando sus derechos a desarrollar con plena libertad sus actividades económicas, y los atributos de uso y goce de su derecho de propiedad sobre la tercera nave. Agrega que los fundamentos de la autoridad para limitar el uso libre de las rampas no justifican el trato que le dan a su empresa, toda vez que ésta por haber estado operando desde el año 2000 con 3 naves se encuentra en una situación fáctica diferente, motivo por el cual tiene derecho a recibir un trato distinto atendido que tiene diferencias sustanciales con la empresa competidora, por lo que no puede recibir el mismo trato que ella, ya que el principio de la igualdad ante la ley acepta la posibilidad de establecer un trato diferente para una de las partes, si éste no es arbitrario. En este orden, argumenta el actor que el Director Regional al establecer el procedimiento en cuestión, ha atentado contra las normas de la Libre Competencia, porque beneficia a la empresa competidora al dar a ambas el mismo trato.

Que como ya se ha dicho, ante la nueva circunstancia de hecho que se presentó en septiembre de 2019, consistente en que dos empresas estaban usando para sus operaciones del circuito marítimo la misma infraestructura portuaria de tierra, de propiedad fiscal, el Director Regional de Obras Portuarias estaba obligado legalmente a adoptar una medida de administración que permitiera un uso ordenado de las rampas y que velara por la conservación y mantenimiento de esos bienes públicos a su cargo. Las medidas administrativas adoptadas consistieron en fijar una alternancia para el uso de la infraestructura portuaria entre las naves de las dos empresas, y en establecer con la asesoría técnica de la autoridad marítima de la Armada de Chile, los tiempos adecuados para que las navieras realicen sus operaciones de carga y descarga de vehículos y pasajeros, dándosele a ambas el mismo tiempo para dichas actividades, respetando un ciclo consecutivo de turnos en el uso de las rampas, para así evitar cualquier vía de hecho producto de dejar a la



voluntariedad de los operadores de las naves, la decisión sobre qué nave ocupa primero o por más tiempo, o con más turnos y oportunidades, las rampas de uso público de que se trata.

Ahora bien, para adoptar dichas medidas el Director Regional ha informado que debió considerar la limitada capacidad de la infraestructura para el atraque de naves, el tipo de embarcaciones que permite el Manual de Maniobrabilidad aprobado por la autoridad marítima, además de las variaciones propias del lugar, como el clima y el cambio de nivel de las mareas que implica, por ejemplo, que en marea baja las naves deberán operar a 100 metros del borde del camino, en tanto que en la marea alta lo hace a menos de 10 metros, todo lo cual es una materia técnica sobre la que no ha habido discusión por parte de la recurrente, y en base a la cual se adoptó la decisión de que cada naviera use en forma alternada las rampas, y las ocupe por los tiempos estudiados.

Así entonces, lo que discute la recurrente no se refiere a los fundamentos técnicos por los cuales se adoptó el procedimiento que cuestiona, sino que lo hace por los efectos económicos que tal decisión le causa a su actividad empresarial, toda vez que la alternancia establecida altera la forma cómo desarrollaba su negocio hasta antes que se presentara la empresa competidora, atendido que ahora debe compartir en igualdad de oportunidades la alternancia en el uso de las rampas, de acuerdo con lo establecido en el artículo 19 N°22 de la Constitución Política de la República, que garantiza, "La no discriminación arbitraria en el trato que deben dar el Estado y sus organismos en materia económica".

Por otro lado, es dable tener presente que la desigualdad de condiciones económicas que puedan tener dos empresas que compiten por un mercado no es una materia que deba considerar el jefe del servicio que administra la infraestructura portuaria cuando establece las medidas de uso de las rampas, porque eso es algo que sí está fuera de su



competencia, ya que no hay norma legal que otorgue atribuciones al Director Regional de Obras Portuarias para adoptar medidas de protección económica respecto de alguno de los operadores, o del operador más antiguo, de manera que no puede reprochársele una omisión ilegal a arbitraria en este sentido.

A lo anterior no obsta la circunstancia que la recurrente haya estado durante décadas usando en forma exclusiva la infraestructura portuaria fiscal del modo que le fuera más conveniente, porque no hay norma legal alguna que establezca que esta circunstancia genere un derecho adquirido, además el uso que hacía de las rampas era gratuito, toda vez que no existe un contrato entre la empresa recurrente y el Fisco que hubiera podido establecer para ella condiciones especiales como las que reclama en base a sus argumentos de hecho.

Así las cosas, lo planteado por la recurrente en este sentido no puede ser acogido ya que aparece como razonable la decisión del recurrido de administrar el uso de las rampas en forma alternada, no divisándose en ello una actuación arbitraria e ilegal.

NOVENO: Que, atendido que uno de los requisitos para que proceda esta acción cautelar es que el acto u omisión por la que se reclama pueda estimarse arbitraria o ilegal.

Que, en la especie, de acuerdo con el mérito de los antecedentes tenidos a la vista, el "Procedimiento Provisorio de Uso de Rampas de Primera Angostura" de fecha 2 de octubre de 2019, elaborado por la Dirección de Obras Portuarias de la Región de Magallanes y Antártica Chilena, ha sido dictado por el Director Regional en uso de las facultades legales que el ordenamiento jurídico le otorga y exige ejercer, y que su contenido ha sido adoptado en base a consideraciones técnicas objetivas, por lo que no puede afirmarse que se haya excedido en sus atribuciones por no considerar los aspectos económicos particulares con que cada empresa enfrenta a sus competidores en un determinado negocio, toda vez que esa es una materia totalmente ajena al ámbito de su competencia. En



consecuencia, se concluye que el acto recurrido no es arbitrario, ni ilegal.

Por estas consideraciones y visto, además lo prevenido en los artículos 19 y 20 de la Carta Fundamental y en el Auto Acordado sobre Tramitación y Fallo del Recurso de Protección de Garantías Constitucionales de veinticuatro de junio de mil novecientos noventa y dos y sus modificaciones, se resuelve:

1.- Que se **RECHAZA** el recurso de protección interpuesto por el abogado don Gian Mario Passano León, en representación de Transbordadora Austral Broom S.A., en contra del Director Regional de Obras Portuarias de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena don Jorge Alejandro Valdebenito Zambrano, y

2.- Que se condena a la parte vencida al pago de las costas.

Dese cumplimiento a lo dispuesto en el numeral 14 del referido Auto Acordado.

Redactado por la abogada integrante doña Carmen González Mundaca.

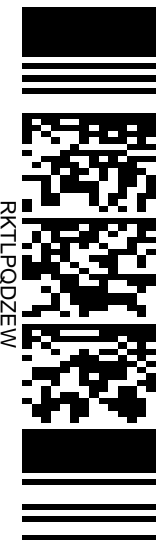
Regístrese, notifíquese y archívese, en su oportunidad.

ROL N° 2548-2019. PROTECCIÓN.



Pronunciado por la Primera Sala de la C.A. de Punta Arenas integrada por Ministra María Isabel Beatriz San Martín M., Fiscal Judicial Connie Blanca Fuentealba O. y Abogada Integrante Carmen González M. Punta Arenas, diecinueve de mayo de dos mil veinte.

En Punta Arenas, a diecinueve de mayo de dos mil veinte, notifiqué en Secretaría por el Estado Diario la resolución precedente.



Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en <http://verificadoc.pjud.cl> o en la tramitación de la causa.
A contar del 05 de abril de 2020, 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>